

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

EVOLUTION ECONOMIQUE
DES
ILES SAINT-PIERRE ET MIQUELON

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 8 mars, à 14 heures

PAR

FERDINAND LOUIS-LEGASSE

Président : M. JOSEPH-BARTHELEMY, professeur

Suffragants : { MM. MAUNIER, professeur
SOLUS, professeur

LIBRAIRIE
DU
RECUEIL SIREY

Société Anonyme
22, rue Soufflot

1935



Digitized by the Internet Archive
in 2026

THÈSE POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

EVOLUTION ECONOMIQUE
DES
ILES SAINT-PIERRE ET MIQUELON

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le 8 mars, à 14 heures

PAR

FERDINAND LOUIS-LEGASSE

Président : M. JOSEPH-BARTHELEMY, professeur

Suffragants : { MM. MAUNIER, professeur
SOLUS, professeur

LIBRAIRIE
DU
RECUEIL SIREY
Société Anonyme
22, rue Soufflot

1935



*A mon Président de thèse,
M. le professeur Joseph-Barthélemy,
Membre de l'Institut.*

*A la mémoire de mon grand-père Pierre Legasse,
armateur, disparu au large des îles Saint-Pierre et
Miquelon, le 24 août 1873, à bord de la Jeune
Française.*

*A mon père qui représenta longtemps
cette vieille colonie à laquelle il reste
toujours si attaché.*

AVANT-PROPOS

Il peut paraître, à première vue, singulier que l'on puisse consacrer un volume de cent cinquante pages aux îles Saint-Pierre et Miquelon, rochers perdus dans les brumes de l'Atlantique Nord.

Des considérations d'ordre historique et économique, un séjour que nous avons fait dans ces îles, et sur les bancs de Terre-Neuve, en 1933, nous ont incité à faire ce choix, sans parler de l'actualité qui s'attache à cette question : le passage de M. le Président Flandin, en 1934, à Saint-Pierre, et les débats de la Conférence Economique Coloniale.

Ces raisons sont suffisantes pour justifier notre choix. Mais nous manquerions grandement à nous-même si nous ne montrions qu'en abordant, à notre tour, l'étude des îles Saint-Pierre et Miquelon, nous sommes les continuateurs d'une tradition familiale déjà longue. De tout temps, les membres de notre famille ont été gens de mer, et plus spécialement armateurs à la Grande Pêche. Enfin, plus près de moi, mon père a été, pendant plus d'un quart de siècle, Délégué Elu des îles Saint-Pierre et Miquelon au Conseil Supérieur des Colonies.

INTRODUCTION

Les îles Saint-Pierre et Miquelon sont situées dans l'Océan Atlantique Nord, à six lieues environ de la côte sud de Terre-Neuve.

La plus grande de ces îles est Miquelon formée de deux îles soudées entre elles par un isthme sablonneux, et la plus petite est Saint-Pierre qui est cependant de beaucoup la plus importante de ce groupe. Six îlots dépendent de l'île Saint-Pierre.

Le tout forme un archipel qui mesure soixante kilomètres du nord au sud et dont la superficie a deux cent quarante kilomètres carrés. C'est la plus petite de nos colonies, mais sans aucun mélange de race, c'est aussi la plus française.

Cet archipel est un coin de France perdu dans l'Atlantique :

« Les trois îles qui le composent semblent trois pierres détachées du magnifique collier de nos côtes bretonnes et portées là-bas par quelque tempête d'avant l'histoire. » (J. de Bonnefon.)

Disons encore que cette colonie minuscule qui pourrait être la plus riche et la plus prospère, comme nous le verrons par la suite, est certainement l'une des moins connues et par conséquent des plus décriées.

Chateaubriand, dans ses *Mémoires d'Outre-Tombe*, a décrit l'île affreuse qu'est Saint-Pierre, en des termes à faire

frémir le voyageur le plus endurci. Le comte de Gobineau en a dit aussi beaucoup de mal.

Cependant, d'autres voyageurs bien plus nombreux mais moins célèbres ont donné de ces îles une image qui, sans être enchanteresse, est cependant d'une tout autre nature que celle que pouvait se faire le lecteur qui n'avait connu ces îles que par les descriptions de l'auteur des *Natchez*.

Sans vouloir nous inscrire en faux contre Chateaubriand, disons à quoi tiennent ces peintures si opposées quoiqu'émanant d'auteurs certainement aussi sincères.

La raison en est toute simple : ces îles sont le pays des contrastes violents qui changent d'aspect suivant les saisons et même les jours.

Certes, la première impression du voyageur qui arrive par paquebot des villes canadiennes, d'Halifax ou de Sydney, est plutôt pénible. Il n'aperçoit tout d'abord qu'une ligne de roches escarpées, arides, qui, vues de profil forment un amoncellement de rochers heurtés et désordonnés. Ce sont les défenses naturelles à l'abri desquelles s'étendent la rade et la ville de Saint-Pierre.

Mais, lorsque ce même voyageur a doublé le « Cap Noir » qui est l'extrémité de cette ligne cahotique, son regard se pose sur une rade spacieuse et sûre, aux contours gracieux.

Il a alors franchi la passe du « Sud-Est » qui l'a conduit dans le port de Saint-Pierre. La ville qu'il voit dans le fond, en face de lui, est garantie des vents du nord et de l'ouest, par une montagne aux lignes hardies et bien arrêtées.

La rade, où les bateaux sont bien à l'abri, est fermée à l'est par l'île aux Chiens, pittoresque assemblage de maisons de bois groupées autour d'une modeste mais coquette église toute blanche.

Le « Cap à l'Aigle », au nord, plonge dans la mer son

éperon de granit le long duquel s'étagent avec les maisonnettes des pêcheurs, les confortables demeures des armateurs.

A l'ouest, sud-ouest, en amphithéâtre sur les premières pentes de la montagne, la ville répand ses maisons et ses édifices. L'église, aux amples dimensions, flanquée d'un élégant clocher, domine toute l'agglomération.

Au nord-ouest de l'île Saint-Pierre s'étendent la petite Miquelon, appelée encore Langlade, et la grande Miquelon. Les deux Miquelon, autrefois réunies avaient été séparées par les eaux ; le chenal creusé entre les deux Miquelon a été comblé d'abord par les navires qui s'y sont amoncelés, jetés là par les tempêtes, et enfin par les dunes de sable. C'est ainsi que s'est constituée une sorte de chaussée naturelle formée par une bande de sable, longue d'environ dix kilomètres, et qui mesure trois cents mètres dans sa partie la plus étroite..

La petite Miquelon, plus connue comme nous l'avons déjà dit, sous le nom de Langlade, n'est séparée de Saint-Pierre que par un canal de quatre kilomètres appelé « La Baie ». Un courant rapide, des lames courtes et brutales font de ce passage un coin redouté des vieux loups de mer qui l'ont surnommé « La Gueule d'Enfer ». Le cap qui le domine, et qui donne au site un aspect quelque peu dantesque, porte le nom de « Cap au Diable ».

L'aspect de la grande Miquelon tient à la fois de Saint-Pierre et de Langlade. L'intérieur est montagneux, quelque peu boisé et renferme du cuivre, des gisements de terre de Sienne (ocre jaune), des schistes ardoisiers et des sources ferrugineuses qui dénotent la présence de pyrites de fer.

Tel est rapidement esquissé l'aspect de ces îles dont trois seulement sont habitées : Saint-Pierre, Miquelon, et l'île aux Chiens (aujourd'hui l'île aux Marins).

Quant aux autres qui ne sont que des îlots, des récifs, ils

ne connaissent, comme habitants, que des oiseaux de mer. Mais les noms de ces rochers sont d'une beauté si âpre qu'on les écrirait pour le seul plaisir ; le Grand Colombier, l'île aux Massacres, l'île aux Vainqueurs, les Canailles, l'Enfant Perdu. L'Enfant Perdu tout au bout, n'est qu'un brisant, un flocon d'écume qui ne disparaît pas sous la force des vagues.

La population qui a atteint au moment de la pleine prospérité de Saint-Pierre 8.000 habitants, n'est plus que de 4.000 actuellement. Elle mène une existence qui ressemble fort à celle de nos petites villes françaises. Ce sont les mêmes mœurs, les mêmes habitudes, les mêmes allures, le même caractère et l'on est surtout resté français de cœur et d'apparence comme on l'est par nationalité. Ni le voisinage de l'Amérique et de Terre-Neuve, ni la cohabitation des Anglais fixés dans la Colonie, n'ont pu enlever et n'enlèveront pas au pays son cachet exclusivement français. Les intérieurs sont toujours propres et confortables avec une tendance à l'élégance. Les exigences du climat contraignent de bâtir en bois et, si peut-être le coup d'œil extérieur y perd, le bien-être ne fait qu'y gagner.

Malgré son origine purement française, cette colonie est aussi inconnue que le Haut-Oubangui ou les îles Kerguelen. Les histoires que l'on raconte sur l'ignorance de l'Administration française et même du Ministère des Colonies sont innombrables. M. Pierre Demartres¹ rappelle l'histoire d'une exposition coloniale :

« Le Gouverneur des îles Saint-Pierre et Miquelon fut invité par son Ministre, et d'urgence, à envoyer un groupe d'indigènes avec costumes et coutumes, danses, instruments de musique, anneaux dans le nez, etc...

» Or tous les indigènes Saint-Pierrais sont nés à Gran-

¹ Voir Pierre DEMARTRES, *Les Terre-Neuvas*, pp. 92 et suiv.

ville, à Saint-Brieuc, à Bayonne — si ce n'est eux, du moins leur père ou leur grand-père tout au plus — et s'appellent Borotra, Etcheverry, Lalanne, Gloanec, Chartier, Morazé, Hardy. »

Rappelons encore qu'en 1914 quand les mobilisés de ces îles débarquèrent en France, tout vibrants d'exaltation patriotique, on les envoya « s'acclimater » à Saint-Raphaël avec les noirs de l'Afrique Equatoriale. Or, Saint-Pierre est sous la neige sept à huit mois par an, et, en pleine canicule, le thermomètre n'a jamais dépassé 25°.

Le noyau primitif des habitants de ces îles est de vieille souche basque et normande. Elle s'accrut après le *Grand Dérangement de 1755* par l'afflux des Acadiens chassés par les Anglais, et dont l'Évangeline de Longfellow a chanté la lamentation dans le monde entier. D'autres pêcheurs venus de tous les points des côtes de France ont augmenté, petit à petit, le nombre de ces Français dont la vie est un exemple constant d'endurance, de courage et d'abnégation. C'est d'ailleurs ce que nous apprendra l'histoire¹ de ce peuple de pêcheurs que nous allons retracer ici brièvement.

§ 2. APERÇU HISTORIQUE

Pour le chercheur qui s'enquiert de l'origine de ces îles et de ces habitants, la première question qui se pose est l'histoire même de la formation géologique de la région des bancs... Vastes plateaux sous-marins qui s'étendent sur neuf cents kilomètres de longueur et quatre cents de largeur. N'a-t-on pas même voulu y voir les vestiges d'un continent disparu qui serait « l'Atlantide », celle de Platon et non celle

¹ Nous avons consulté avec profit la *Notice officielle des Îles Saint-Pierre et Miquelon* (Exposition Coloniale, 1931).

de M. Pierre Benoît qui place son continent dans le Hoggar en pleine Afrique. Depuis que les prêtres de Saïs ont parlé par l'intermédiaire du *Timée*, l'intérêt qui s'attache à ce mythe ou à cette réalité qu'est le fameux continent englouti dans un cataclysme effroyable, n'a jamais cessé de hanter l'imagination des poètes comme celle des savants.

Un autre problème, à première vue beaucoup plus facile à résoudre, puisqu'il ne s'agit plus de préhistoire, est de savoir à quelle époque et qui décrouvrit, le premier, ces régions brumeuses de l'Atlantique Nord.

Tous les auteurs qui ont écrit sur cette question, à quelque nationalité qu'ils appartiennent, ont été unanimes à reconnaître que les Basques ont été les premiers à fréquenter ces régions. Ils y étaient venus, lancés à la poursuite de la baleine ; ils y trouvèrent, en plus de ces cétacés, des morues en abondance qu'ils rapportèrent sous forme de poissons salés.

Les Basques avaient-ils été eux-mêmes précédés par d'autres navigateurs ?

Il est à présumer que les fameux Wikings de Scandinavie qui occupèrent l'Islande dès le ^{viii}e ou le ^{ix}e siècle, descendirent jusqu'au Groënland (le pays vert), et peut-être même jusqu'aux côtes du continent américain, à la région actuelle du Massachusetts qu'ils auraient appelée « Winland », à cause de la fertilité du sol et des raisins sauvages qu'ils y trouvèrent. Mais ces Scandinaves eux-mêmes reconnaissent qu'ils ont été devancés dans ces régions par les habitants de l'Irlande appelée alors « Erin ».

Comme on le voit, ce problème des origines reste toujours obscur. En remontant dans le passé, on trouve souvent des devanciers à celui qui était sacré « Grand découvreur de Terres Nouvelles ». Ainsi, Christophe Colomb n'aurait pas trouvé de lui-même la route des Antilles ; il n'aurait fait que

suivre une piste qui lui aurait été indiquée par un Basque, qui naviguant des Canaries à Madère, fut battu par la tempête, et chassé jusqu'à une terre appelée depuis Saint-Domingue¹.

Les Basques ne furent pas les seuls à aller pêcher la morue dans ces parages. Ils y furent rejoints par d'autres pêcheurs de notre littoral, venus de Dieppe comme de Honfleur ou de Fécamp. Comment l'expliquer, alors qu'aux ^x^e et ^x^e siècles la pêche à la morue se pratiquait le long même de nos côtes de la Manche ? S'il faut en croire un auteur, M. Adolphe Bellet², dont nous nous inspirons ici, la raison de ces déplacements de nos pêcheurs vers ces régions se trouverait dans la migration de la morue hors de notre littoral.

Il serait arrivé à cette époque, un phénomène qui se reproduit, de nos jours, pour le maquereau comme pour le hareng.

La morue devint tout d'abord de plus en plus rare, puis elle aurait abandonné totalement la Manche pour demeurer dans la Mer du Nord au delà du Pas-de-Calais. Mais pourquoi nos pêcheurs n'ont-ils pas été la chercher dans cette mer vers le Dogger Bank actuel, plutôt que de se lancer vers l'inconnu des côtes de Terre-Neuve et des îles Saint-Pierre et Miquelon ? C'est qu'ils en furent empêchés.

Les Hollandais qui sillonnaient cette mer, alors Océan Germanique, entendaient se réserver le droit exclusif d'y pêcher. Ils faisaient une guerre acharnée à nos pêcheurs qui s'y aventuraient, les chassant et les pillant sans vergogne. On s'explique dans ces conditions que nos pêcheurs aient finalement abandonné la Mer du Nord pour les grands bancs où ils n'avaient à lutter que contre les éléments parfois déchaînés certes, mais en général moins durs que leurs semblables.

¹ Le récit de cette aventure a été publié par le R. P. FOURNIER dans son *Traité d'hydrographie*, Paris, 1667.

² *La grande pêche de la morue à Terre-Neuve*, p. 14.

Depuis longtemps, comme nous l'avons dit, les Basques avaient découvert les côtes de l'Amérique septentrionale. Ils s'y rendaient régulièrement chaque année.

Nos autres pêcheurs normands ou bretons n'eurent que la peine d'y suivre leurs traces.

Suivant un auteur anglais, dont nous citons l'opinion d'autant plus volontiers qu'il n'est pas dans l'habitude de nos voisins de nous attribuer l'honneur d'avoir accompli des choses que nous n'aurions pas faites :

« La pêche au Banc de Terre-Neuve a été pratiquée de tout temps par les Français et longtemps avant que les Anglais se fussent établis dans l'île de Terre-Neuve ; suivant les rapports des auteurs, les Basques fréquentaient ces parages avant que Christophe Colomb eût découvert le Nouveau-Monde. »

Un autre Anglais, Wyfllet, attribue de même aux Français la découverte de l'Amérique du Nord.

Le R. P. Fournier, que nous avons déjà cité, dit à ce sujet :

« L'an 1504, ainsi qu'il est porté dans l'Histoire de Niflet, et dans Magin, les Basques, Normands et Bretons allèrent en la côte des Morues, dite le Grand Banc, vers le Cap-Breton. Voire, il semble qu'ils y aient été bien auparavant, car dans une lettre écrite par Sébastien Cabot à Henri VII, roi d'Angleterre l'an 1497, ces terres sont appelées du nom d'Isles de Bacalao comme d'un nom assez connu.

Or on ne peut douter que ce nom ne leur ait été donné par les Basques qui appellent ce poisson Bacalao ; les originaires le nomment Apagé. »

En même temps qu'ils baptisaient ainsi Terre-Neuve, l'île des Morues, ils donnaient aux terres du sud-ouest le nom qui leur est d'ailleurs resté de Cap-Breton, en souvenir de leur

pays d'origine, le port du Cap-Breton situé au nord de Bayonne dans les Landes.

C'est donc à bon droit que les Basques français revendiquent l'honneur d'y être venus, dans le courant du xiv^e siècle, près de deux cents ans avant Cabot (1497) et Veraz-



Nef du xv^e siècle qui, à l'origine, servait à la pêche à Terre-Neuve.

zani (1527). Quoi qu'il en soit, il est certain que; dès l'année 1504, les Bretons et les Normands venaient pêcher dans les eaux de Terre-Neuve, où la morue se trouvait en abondance.

Jacques Cartier à son second voyage (1535), reconnut les « Isles de Saint-Pierre » et il y trouva « plusieurs navires tant de France que de Bretagne ». Ce n'est que vers 1604 que nos pêcheurs fondèrent leurs premiers établissements sédentaires.

A partir de cette époque, grâce à la fondation de nouvelles colonies au Canada et dans l'Acadie, grâce aussi aux encouragements accordés par le gouvernement, la pêche de la morue commença à acquérir de l'importance. Malheureusement, on ne se préoccupa pas assez de fixer sur ces établissements une population suffisamment nombreuse pour les défendre contre les agressions répétées de nos concurrents ; cent ans plus tard, en 1740, on comptait à peine trois cents habitants sédentaires — la plupart d'origine basque — et quatre cents pêcheurs hivernants, sur la portion de Terre-Neuve occupée par les Français, dont le chef-lieu était Plaisance. A Saint-Pierre, il existait en 1696 un fortin armé de six canons, qu'une escadre anglaise vint démanteler en 1702, après avoir subi un échec devant Plaisance.

A la même époque, d'après le témoignage du voyageur La Potherie, les Anglais avait déjà trente-cinq établissements sur la côte, avec une population d'environ deux mille deux cents habitants. Cependant, loin de favoriser la colonisation proprement dite, qui était contraire aux intérêts des armateurs de Bristol, jaloux de conserver le monopole des pêcheries, le gouvernement anglais d'alors en avait constamment entravé le développement par des règlements restrictifs d'une rigueur vraiment draconienne.

Le traité d'Utrecht (1713), fit passer l'Acadie, moins l'île du Cap-Breton, ainsi que Terre-Neuve avec toutes ses dépendances, entre les mains de l'Angleterre, en réservant à la France le droit de pêcher et de sécher le poisson « sur certaines parties des côtes de l'île de Terre-Neuve ». Les habitants français de Plaisance émigrèrent pour la plupart au Cap-Breton où ils formèrent, avec des réfugiés acadiens, le premier noyau de la population de Louisbourg. Pendant un demi-siècle l'île

du Cap-Breton fut à la fois le point de ralliement de nos escadres et le centre des pêcheries françaises.

A l'issue de la guerre de Sept Ans, qui fit perdre à la France le Canada et ses autres possessions de l'Amérique du Nord, les îles Saint-Pierre et Miquelon lui furent rétrocédées par le traité de Paris (1763) pour servir d'asile à ses pêcheurs. Les droits de pêche et de sècherie, reconnus aux Français par le traité d'Utrecht, furent d'ailleurs confirmés et même étendus.

Ce fut de 1764 à 1767 que se formèrent nos nouveaux établissements de pêche aux îles Saint-Pierre et Miquelon. Le premier noyau d'habitants sédentaires fut formé en grande partie d'Acadiens désireux de rester sous la domination française.

Nous savons ce qu'a été la force de résistance qu'ont montrée les Saint-Pierrais en maintes circonstances. Nous venons de montrer quelles furent leurs origines, en grande partie constituées par les Acadiens. Il est bon, à notre avis, de rappeler, pour montrer que nos Saint-Pierrais sont de la même famille, ce que furent les Acadiens.

En 1755, à la veille du « grand dérangement », on évaluait généralement à une douzaine de mille le nombre des Acadiens. La plupart furent déportés ou fuirent, 1.500 environ restèrent près de leurs terres, souvent cachés dans les forêts immenses de l'intérieur, ou dans les régions voisines ; tant et si bien que le premier recensement officiel, celui de 1771, ne portait dans les provinces maritimes du Canada que 1.249 « Français » ; sans doute quelques autres, par prudence, restaient cachés. Ces revenants, sans ressources, durent reformer des centres et rétablir de nouveaux foyers.

Mais pendant un siècle, de 1771 à 1864, ce peuple fut mis dans l'impossibilité d'avoir des écoles en sa langue et ils ne

purent que vivre, défricher et parler le français au foyer. Tout semblait donc conspirer pour favoriser sa disparition.

Mais ses malheurs l'avaient trempé, les épreuves avaient affermi sa ténacité, et la fécondité de la race ne se démentit pas : dans les trois provinces maritimes, les recensements indiquent en 1815, 25.000 ; en 1860, 69.000 Acadiens ; 189.000 en 1921 ; 206.000 en 1931. Dans le même laps de temps, la population totale des trois provinces n'augmentait que de 9.000 âmes, de 1921 à 1931, en passant de 1.000.000 à 1.009.000. On estime¹ que ces chiffres sont au-dessous de la vérité et qu'en 1934 les Acadiens de ces trois provinces doivent atteindre le nombre de 225.000.

Tel est le « miracle acadien » plus saisissant encore que le miracle canadien. La force du sang, l'appel de la race et de la religion ont été des impondérables plus forts que la violence des hommes. Il n'y a pas, que nous sachions, dans le monde, d'expérience plus propre à démontrer la puissance des premiers colons français de ces régions septentrionales et leur inégalable résistance.

On voit à quelle race d'hommes s'apparentent nos Saint-Pierrais.

A la suite de cette digression reprenons le fil de l'histoire de nos premiers pêcheurs, habitants sédentaires de nos îles.

Les produits qu'ils retiraient de la pêche, de 1765 à 1777 s'élevèrent, année commune, à environ six mille quintaux de morue. Cette pêche occupait en outre chaque année deux cent vingt bâtiments métropolitains jaugeant ensemble vingt-

¹ Nous avons puisé ce renseignement dans l'excellent article publié dans *Le Temps* du 26 novembre 1934 sur *La France en Acadie*, de M. Gabriel-Louis JARAY.

quatre mille tonneaux et montés par huit mille marins ou pêcheurs.

En 1778, lors de la guerre de l'Indépendance de l'Amérique, le contre-amiral anglais Montague, alors Gouverneur de Terre-Neuve, s'empara des îles Saint-Pierre et Miquelon, dont il fit détruire les constructions de fond en comble, et dont il força les habitants permanents, au nombre de douze à treize cents, à se réfugier en France.

C'est en cette même année 1778 que le célèbre géographe Cassini, chargé de faire une exploration scientifique dans les parages de Terre-Neuve, visita notre colonie et fixa la latitude de la ville de Saint-Pierre. Cassini est le premier qui ait laissé une relation assez détaillée de son séjour sur nos îles. Il les dépeint comme dénuées de tout, même de bétail et de légumes, ce qui pouvait être exact à cette époque d'insécurité internationale.

La paix de Versailles du 3 septembre 1783 rendit à la France les îles Saint-Pierre et Miquelon dans des conditions de pleine et entière souveraineté, qui faisaient disparaître toutes les humiliantes restrictions stipulées dans le traité de 1763 et notamment l'interdiction d'élever des fortifications. Cette abolition des restrictions du traité de 1763 a été souvent contestée par les écrivains de la colonie anglaise de Terre-Neuve. Mais bien qu'elle ne résulte en fait que de la suppression, dans le traité de 1783, de l'énoncé de ces restrictions, elle n'en est pas moins rendue incontestable par les débats auxquels le nouveau traité donna lieu à la Chambre des Communes d'Angleterre. L'opposition, dirigée par le célèbre Fox, y reprocha vivement au gouvernement d'alors d'avoir consenti à une concession dont la France pouvait profiter « pour fortifier les îles et continuer son exploitation en temps de guerre comme pendant la paix. »

Pour diverses raisons, dont la principale est certainement l'énormité des dépenses qu'entraînerait la création d'un établissement militaire sérieux aux îles Saint-Pierre et Miquelon, et vu la disproportion de ces dépenses avec les ressources et l'utilité qu'on en pourrait tirer en cas de guerre, les gouvernements qui se sont succédé en France depuis cette époque, n'ont pas tenu à se prévaloir de la faculté que nous rendait le traité de 1783. Cependant, on éleva au nord de l'île Saint-Pierre une batterie de côte aujourd'hui désarmée, que l'on appelle Pointe-aux-Canons.

A ce traité revient aussi le mérite d'avoir fixé, d'une façon plus nette que par le passé, les limites géographiques dans lesquelles devaient s'exercer les droits de pêche garantis à nos nationaux par le traité d'Utrecht sur les côtes de Terre-Neuve.

Le traité d'Utrecht avait tranché, en faveur des Anglais, la question si longtemps débattue de la souveraineté territoriale sur la grande île voisine. Mais le privilège réservé à la France, de pêcher et de faire sécher le poisson depuis le Cap Bonavista en gagnant le nord et l'ouest jusqu'à la pointe Riche, avait soulevé un nouveau sujet de querelles qui demeura, de fait, sans solution, jusqu'à la conclusion de la guerre de l'Indépendance américaine.

Les Français persistaient à soutenir que leur ligne de démarcation s'étendait au sud-ouest jusqu'au Cap Raye, tandis que les colons terre-neuviens, dans une pétition présentée au Parlement anglais en 1717, prétendaient que la pointe Riche devait être fixée sur la côte ouest, bien au nord du 50° degré de latitude, à l'entrée de la baie d'Ingornachioix. Cette interprétation était appuyée sur une lettre de Prior, l'un des plénipotentiaires du traité d'Utrecht. Elle fut admise par la France, ou plutôt elle lui fut imposée lors de la conclusion

du traité de 1763. Mais plus tard, les Français ayant retrouvé aux Archives la carte dessinée par Jean Denis, dont on s'était servi pendant les négociations de 1713, constatèrent que cette carte plaçait la pointe Riche vers le 49° degré parallèle, au nord de la baie des îles. Leurs réclamations, jugées raisonnables et justes par Raynal, l'auteur de l'*Histoire philosophique des Indes*, n'empêchèrent nullement les croiseurs anglais de continuer à saisir les navires français qui s'aventuraient au delà de la limite réclamée par les Terre-Neuviens, dans les eaux du territoire contesté. Tel était l'état de la question quand la guerre éclata en 1778.

Le traité de paix de 1783 supprima cette cause de conflits. Il fut stipulé que la France renonçait au droit de pêche sur la partie de la côte Est comprise entre le Cap Bonavista et le Cap Saint-Jean, mais que, sur la côte Ouest, son privilège s'étendrait jusqu'au Cap Raye. Cette délimitation a été confirmée par tous les traités qui ont suivi.

Après avoir défini, une fois pour toutes, la zone réservée aux pêcheurs français, les négociateurs de 1783 firent un effort non moins louable, quoique couronné d'un moindre succès, pour écarter toute cause ultérieure de conflit, dans ces parages, entre sujets des deux nations. La France avait constamment interprété le droit de pêche que lui conférait l'article 13 du traité d'Utrecht comme un droit « exclusif », ne comportant en aucune façon l'exercice d'industries similaires par des sujets britanniques, sur toute la portion du littoral spécifiée par cet article. Ses plénipotentiaires insistèrent pour que le caractère exclusif de ce droit fût officiellement constaté et consacré. De leur côté, les négociateurs anglais se rendaient très bien compte que la meilleure manière d'éviter des difficultés consistait à supprimer, autant que possible, tout contact entre les pêcheurs des deux nations. Pour obtenir ce résultat, on

imagina de faire annexer au traité deux déclarations émanant, l'une du Roi de France, l'autre du Roi d'Angleterre, à l'effet de préciser l'esprit et de déterminer la mise en pratique des stipulations générales concernant les pêcheries de Terre-Neuve.

Voici le passage essentiel de la déclaration du Roi d'Angleterre :

« Le Roi étant entièrement d'accord avec Sa Majesté très Chrétienne sur les articles du traité définitif, cherchera tous les moyens qui pourront en assurer l'exécution avec la bonne foi et la ponctualité qui lui sont connues ; mais, de plus, donnera de son côté toute l'efficacité possible aux principes qui empêcheront (*prevent*) jusqu'au moindre germe de dispute dans l'avenir.

» A cette fin, et pour que les pêcheurs des deux nations ne fassent pas naître des querelles journalières (*may not give cause for daily quarrels*), S. M. Britannique prendra les mesures les plus positives pour prévenir que ses sujets ne troublent en aucune manière, par leur concurrence (*by their competition*), la pêche des Français pendant l'exercice temporaire qui leur est accordé sur les côtes de l'île de Terre-Neuve, et elle fera retirer à cet effet les établissements sédentaires qui s'y seront fixés (*will cause the fixed settlements which shall be formed there to be removed*). S. M. Britannique donnera des ordres pour que les pêcheurs français ne soient pas gênés dans la coupe des bois nécessaires pour la réparation de leurs échafaudages, cabanes et bâtiments de pêche. »

Il était en outre spécifié à nouveau dans cette déclaration, comme dans le traité d'Utrecht, que l'on se conformerait aux usages de tout temps reconnus pour faire la pêche ; que les pêcheurs français ne bâtiraient rien que leurs échafaudages, se bornant à réparer leurs bâtiments de pêche et n'hivernant point. A cette époque, l'île de Terre-Neuve tout entière comp-

tait à peine dix mille deux cent quarante-quatre colons britanniques résidents. Sa population ne s'était accrue que de deux mille sept cent quarante-quatre personnes en vingt-deux ans, et il ne paraissait pas, d'après ce qu'on croyait connaître alors des ressources naturelles du pays, qu'elle pût augmenter de beaucoup dans l'avenir. Ce préjugé explique le mot d'un Français du XVIII^e siècle, mot typique et pouvant servir de pendant aux « arpents de neige » de Voltaire, pour caractériser l'indifférence ironique avec laquelle la société si merveilleusement raffinée d'alors, regarda la série d'événements qui n'en ont pas moins établi pour longtemps, à notre grand détriment, la prépondérance numérique et commerciale de la race anglo-saxonne. « Nous pouvons abandonner ces terres, disait-on à Versailles, n'avons-nous pas quelque chose de plus précieux : le droit de pêche ? »

Ponctuellement exécutées, les prescriptions de 1783 eussent rendu les conflits à peu près impossibles, puisqu'elles excluaient la formation de centres d'habitations permanentes sur toute l'étendue du littoral réservé à la pêche française, et qu'elles obligeaient le gouvernement britannique à empêcher, par ses propres moyens, toute violation de nos intérêts. Mais à la faveur des guerres qui suivirent, interrompant pendant vingt-cinq ans (1793-1815) l'exercice des droits des pêcheurs français, quelques groupes de sujets britanniques vinrent s'établir sur le French Shore. Au retour de la paix, non seulement ces colons furent tolérés, mais beaucoup d'autres furent attirés vers cette côte par nos pêcheurs eux-mêmes, qui avaient l'habitude de confier à des familles anglaises le soin de garder pendant l'hiver leurs établissements, où ils laissaient quelquefois des approvisionnements assez considérables. Il arrivait même fort souvent qu'on confiait à ces gardiens des engins de pêche pour subvenir à leur existence. Par suite de cette tolé-

rance, les hâvres du French Shore, jadis déserts, se sont peuplés peu à peu d'habitants de langue anglaise, mêlés en quelques endroits — notamment à la baie Saint-Georges — d'éléments acadiens. Cette population a vécu longtemps à la façon des squatters, sans administrateurs, sans magistrats et sans aucun titre de propriété. Pendant nombre d'années, le gouvernement britannique avait constamment refusé de reconnaître l'existence légale de ces établissements. C'est seulement en 1881 que la Reine sanctionna l'acte autorisant le gouvernement local de Terre-Neuve à donner des concessions minières et agricoles sur toute l'étendue du « French Shore », et à régler l'organisation administrative de cette portion de l'île, qui forme aujourd'hui les deux districts électoraux de Saint-Georges et de Sainte-Barbe, avec cent trente-huit centres de population et environ douze mille habitants. Après plusieurs tentatives faites par la diplomatie des deux pays, pour arriver à conclure un arrangement en tenant compte à la fois des droits garantis par les traités et des intérêts en jeu, tentatives toujours repoussées par le Parlement de Terre-Neuve, une convention a été signée à Londres le 8 avril 1904, aux termes de laquelle la France a renoncé dans certaines conditions aux privilèges établis à son profit par l'article 13 du traité d'Utrecht.

Voici au surplus le texte authentique de cet arrangement diplomatique :

ARTICLE PREMIER. — La France renonce aux privilèges établis à son profit par l'article 13 du traité d'Utrecht et confirmés ou modifiés par des dispositions postérieures.

ART. 2. — La France conserve pour ses ressortissants, sur le pied d'égalité avec les sujets britanniques, le droit de pêche dans les eaux territoriales sur la partie de la côte de Terre-Neuve comprise entre le cap Saint-Jean et le Cap Raye

en passant par le nord ; ce droit s'exercera pendant la saison habituelle de pêche finissant pour tout le monde le 20 octobre de chaque année.

Les Français pourront donc y pêcher toute espèce de poisson, y compris la boëtte, ainsi que les crustacés. Ils pourront entrer dans tout port ou hâvre de cette côte et s'y procurer des approvisionnements ou de la boëtte et s'y abriter dans les mêmes conditions que les habitants de Terre-Neuve, en restant soumis aux règlements locaux en vigueur : ils pourront aussi pêcher aux embouchures des rivières, sans toutefois pouvoir dépasser une ligne droite qui serait tirée de l'un à l'autre des points extrêmes du rivage entre lesquels la rivière se jette dans la mer.

Ils devront s'abstenir de faire usage d'engins de pêche fixes (*stakes-nets and fixed engines*) sans la permission des autorités locales.

Sur la partie de la côte mentionnée ci-dessus, les Anglais et les Français seront soumis sur le pied d'égalité aux lois et règlements actuellement en vigueur ou qui seraient édictés dans la suite pour la prohibition, pendant un temps déterminé, de la pêche de certains poissons ou pour l'amélioration des pêcheries. Il sera donné connaissance au Gouvernement de la République Française des lois et règlements nouveaux, trois mois avant l'époque où ceux-ci devront être appliqués.

La police de la pêche sur la partie de la côte sus-mentionnée, ainsi que celle du trafic illicite des liqueurs et de la contrebande des alcools, feront l'objet d'un règlement établi d'accord entre les deux gouvernements.

ART. 3. — Une indemnité pécuniaire sera allouée par le Gouvernement de S. M. Britannique aux citoyens français se livrant à la pêche ou à la préparation du poisson sur le « Treaty Shore », qui seront obligés soit d'abandonner les

établissements qu'ils y possèdent, soit de renoncer à leur industrie, par suite de la modification apportée par la présente convention à l'état de chose actuel.



Vue de la coupée (Port à port)
French shore (1900)

Cette indemnité ne pourra être réclamée par les intéressés que s'ils ont exercé leur profession antérieurement à la clôture de la saison de pêche de 1903.

Les demandes d'indemnité seront soumises à un tribunal arbitral composé d'un officier de chaque nation, et en cas de désaccord d'un sur-arbitre désigné suivant la procédure instituée par l'article 32 de la convention de La Haye. Les détails réglant la constitution du tribunal et les conditions des enquêtes à ouvrir pour mettre les demandes en état feront l'objet d'un arrangement spécial entre les deux gouvernements.

Nous venons d'indiquer comment est née la question du

« French Shore » : du bon esprit de camaraderie et de la tolérance des pêcheurs français en même temps que de l'apathie des autorités officielles françaises.

Nos droits séculaires furent abandonnés dans les conditions connues de tous que nous n'avons pas à discuter ici. Nous verrons quels furent pour nos îles au point de vue économique, les avantages qu'elles en retirèrent, et ce que leur a coûté l'abandon de nos droits ; cette question sera étudiée par la suite ; revenons à l'histoire même des îles Saint-Pierre et Miquelon.

La guerre d'Amérique terminée, la plupart des habitants qui avaient été forcés de quitter la colonie en 1778, y furent ramenés aux frais de l'État, au nombre de mille deux cent vingt-trois.

Les expéditions des ports de la métropole pour la pêche de la morue suivirent immédiatement la reprise de possession des îles Saint-Pierre et Miquelon ; en 1784, le nombre total des navires expédiés de France pour cette pêche s'éleva à trois cent dix-huit, jaugeant ensemble 34.658 tonneaux et montés par neuf mille cinq cent vingt marins ou pêcheurs.

Les événements de 1789 eurent leur contre-coup à Saint-Pierre. Dès le mois de juillet 1789, nous y voyons fonctionner un comité de notables, nommés par l'assemblée générale des habitants.

Les réunions de l'assemblée générale étaient annoncées au prône par le préfet apostolique et se tenaient à l'église. C'est vers cette époque que se place le passage à Saint-Pierre de Chateaubriand qui y séjourna quinze jours. A partir de 1792, le comité de notables disparaît, et toutes les délibérations sont prises par « l'assemblée générale de la commune des îles Saint-Pierre et Miquelon ». On se réunit tantôt à l'église,

tantôt dans la salle de l'hôtel du gouvernement, plus vaste, probablement, que le local actuel.

En février 1792, des désordres éclatent à Saint-Pierre où s'est formé un « Club des amis de la Constitution ». Ce club est dissous en avril de la même année après avoir causé quelques perturbations dans les esprits.

Le 8 avril 1793, l'assemblée de la commune fait planter un arbre de la liberté.

Signalons le violent débat engagé dans l'assemblée au sujet de l'inscription, sur la liste des « citoyens actifs », de diverses catégories d'électeurs non qualifiés par la loi française. Quelques exaltés, « du côté gauche de l'assemblée », désavoués d'ailleurs par la grande majorité des assistants, vont jusqu'à contester le droit de la métropole de faire des lois pour la colonie. Malgré l'opposition de ces citoyens, que favorise le président Bordot, l'assemblée déclare se conformer aux lois métropolitaines et reconnaît ensuite le droit de vote des hivernants, combattu par la même fraction.

Vers la même époque, un certain nombre de familles miquelonnaises émigrent aux îles de la Magdeleine sous la conduite de leur curé, l'abbé Allain, qui avait, paraît-il, refusé de prêter le serment constitutionnel. Les descendants de ces familles formeraient, d'après M. Roy, un des principaux éléments de la population actuelle du petit archipel de la Magdeleine.

Le 5 mai 1793, des chaloupes venant de Terre-Neuve apportent la première nouvelle de la déclaration de guerre entre la France et l'Angleterre. L'assemblée de la commune, convoquée par le commandant, nomme un comité de défense et prend diverses mesures pour assurer les approvisionnements. Elle tient encore deux séances les 7 et 9 mai. Ce furent les dernières. Bien qu'on eût décidé de mettre une batterie en

état — probablement celle de la Pointe-aux-Canons — les moyens de défense étaient à peu près nuls et les subsistances se faisaient rares. Le 14 mai, apparaît une escadre anglaise, composée de deux vaisseaux de ligne, trois frégates et quatre autres bâtiments aux ordres du vice-amiral King, et portant des troupes de débarquement envoyées d'Halifax sous le commandement du brigadier-général Ogilvie. C'était beaucoup pour s'emparer d'un petit îlot peuplé de quinze cents habitants, et n'ayant pour garnison qu'une quarantaine de soldats réguliers. Saint-Pierre fut donc occupé sans coup férir par ces forces imposantes, et ses habitants, au nombre de mille cinq cent deux, conduits d'abord à Halifax furent ensuite transportés en France. Parmi eux se trouvaient des vieillards acadiens qui, trente-huit ans auparavant, en cette mémorable année 1755 que les survivants appelaient naïvement « l'année du grand dérangement », avaient déjà connu les épreuves de la déportation en masse. Chassés du Cap-Breton et de l'île Saint-Jean (aujourd'hui île du Prince-Edouard) après le deuxième siège de Louisbourg, et réfugiés après 1763 à Saint-Pierre et Miquelon, ils avaient eu encore à subir, quinze ans plus tard, la transportation de 1778. C'était donc pour la quatrième fois que quelques-uns de ces pauvres gens se voyaient arrachés à leurs foyers.

En 1793, toutefois, le bourg de Saint-Pierre ne fut pas entièrement détruit, comme il l'avait été en 1778. Des pêcheurs de Terre-Neuve s'y installèrent à la place des propriétaires dépossédés ; ce fut, en réalité, une escadre française, celle de l'amiral Richery qui, après avoir ruiné plusieurs pêcheries anglaises de la péninsule d'Avalon, vint en 1796 achever la destruction de ce qui restait de nos anciens établissements.

A la paix d'Amiens (27 mars 1802), l'Angleterre restitua les îles Saint-Pierre et Miquelon. Le gouvernement du Premier

Consul en fit reprendre officiellement possession le 20 août de la même année, mais on les reperdit en mars 1803, avant même d'avoir pu y reformer un établissement effectif.

Le traité de Paris du 30 mai 1814, confirmé par les traités de Vienne en 1815, a rendu de nouveau et pour la dernière fois à la France ses pêcheries d'Amérique : il y fut stipulé, en outre, quant aux droits de pêche des Français sur les côtes de Terre-Neuve et des îles adjacentes, ainsi que dans le golfe de Saint-Laurent, que tout serait remis sur le même pied qu'auparavant.

Avec le secours du Gouvernement, les habitants relevèrent le bourg de Saint-Pierre ; un autre petit bourg fut en même temps formé à Miquelon. Les débuts furent pénibles, et le gouvernement métropolitain dut, pendant les trois premières années, fournir des rations à la plupart des familles rapatriées.

La reprise des opérations de pêche par les Français et les Américains (le seul port de Saint-Malo expédia, dès 1816, quatre mille six cents matelots sur les bancs), fut favorisée par les encouragements que s'empressèrent d'accorder à leurs pêcheurs respectifs, les Etats-Unis, dans un but de protection industrielle, et la France dans l'intérêt du recrutement de sa marine de guerre. Elle détermina, quelques mois après la conclusion de la paix générale, une terrible crise économique à Terre-Neuve. Les habitants sédentaires de cette île avaient joui, pendant 23 ans, du monopole presque absolu de la pêche et du commerce de la morue. Les armateurs de leur métropole avaient eux-mêmes cessé de leur faire concurrence.

Après la fin des guerres napoléoniennes, à partir de 1816, l'histoire des îles Saint-Pierre et Miquelon ne sera plus que celle de son développement économique.

Au cours du XIX^e siècle, la France n'a plus été en guerre avec l'Angleterre ; il n'en est résulté aucun *dérangement* nou-

veau pour les habitants de nos îles. On aurait pu dire en la circonstance : « Heureux les peuples qui n'ont pas d'histoire », si ces îles peuplées de marins n'avaient eu à subir les contre-coups des sinistres maritimes qui frappèrent à maintes reprises sa flottille de pêche. Enfin, Saint-Pierre, bâtie tout en bois, a été, comme toutes les villes coloniales, la proie de terribles incendies. Par trois fois en 1865, 1867 et 1879, elle fut en grande partie détruite.

Quant au développement économique propre de ces îles, qui a été forcément conditionné par l'exiguïté de leur territoire et le petit nombre de leurs habitants, il a suivi un mouvement d'ascension continu pour atteindre son apogée en 1903 à la veille de la conclusion de l'Entente cordiale. Puis est survenue une période de déclin au cours de laquelle se place la prohibition américaine dont les effets ont eu une heureuse répercussion sur le commerce de l'île.

C'est l'évolution même de l'économie des îles Saint-Pierre et Miquelon, dont nous connaissons l'histoire dans ses grandes lignes, qu'il nous reste à tracer ici. De là, le plan naturel de ce travail qui se divisera en trois parties comportant chacune un certain nombre de chapitres, et enfin notre conclusion.

PREMIÈRE PARTIE : *Développement économique.*

DEUXIÈME PARTIE : *La décadence.*

TROISIÈME PARTIE : *Extension de la crise — Les remèdes envisagés.*

PREMIÈRE PARTIE
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

CHAPITRE PREMIER

Mise en valeur des îles Saint-Pierre et Miquelon

Les îles Saint-Pierre et Miquelon appartiennent, par leur position géographique, à la zone tempérée. Elles sont sous la même latitude que Châtellerault, Châteauroux et Châlon-sur-Saône. Mais au point de vue météorologique elles sont dans la zone froide sur la ligne isotherme qui, passant au nord du cap Féroë, a une moyenne annuelle de 5° au-dessous de zéro.

En revanche, ces îles n'ont point, quoique situées sur la même ligne isotherme, les étés de Paris et les hivers de Saint-Pétersbourg. L'été est sans chaleur, c'est celui d'Arkhangel ; l'hiver est plus long que rigoureux, c'est l'hiver du sud de la Suède.

Ce qui rend rude le climat des îles Saint-Pierre et Miquelon, c'est moins le froid (15 à 20° au-dessous de zéro en plein hiver) qui y règne, que la longueur excessive des hivers, et le peu de chaleur des étés, sans parler des brusques changements de température qui se produisent tout le long de l'année.

Le vent change souvent ; quand il souffle en tempête, il occasionne à Saint-Pierre ce qu'on nomme le « Poudrin ».

C'est une poussière impalpable de neige glaciale qu'emporte un vent très violent qui aveugle le piéton, l'empêche de

respirer, pénètre dans les maisons par les moindres interstices, enfin glace tout le monde.

Cependant, ce climat est excellent pour les hommes vigoureux qui aiment le plein air, les brises du large et les âcres senteurs des embruns.

Tel est le climat.

Quelles sont les ressources qu'offrent le sol et le sous-sol à l'homme industriel qui veut vivre dans ces îles ?

Voyons tout d'abord ce qu'on peut tirer du sol, autrement dit quelles peuvent être les ressources agricoles de cette colonie. C'est la première pensée que peut avoir le voyageur quittant le Canada, qui a traversé ces immenses territoires couverts de forêts, où le blé vient cependant admirablement. Disons tout de suite que l'île Saint-Pierre n'est à vrai dire qu'un rocher dépourvu de terre végétale. Si le roc ne se montre pas à nu dans toute son aridité, on ne peut appeler végétation la mince couche de verdure dont il est revêtu.

En dehors de la ville de Saint-Pierre, à part quelques rares fermes disséminées sur toute l'étendue de l'île, le sol est en friche. Au centre s'élève un plateau assez élevé, d'une couleur indécise suivant que la pierre, la brousse ou la tourbe se disputent sa surface.

Vus de la mer, ces mamelons qui s'étagent en pentes rapides avec des saignées béantes de terres éboulées et de pierres émiettées apparaissent aux yeux des voyageurs comme le prototype de la désolation.

C'est le paysage qui avait frappé Chateaubriand et dont il a gardé un souvenir ineffaçable, comme le montrent ses *Mémoires d'Outre-Tombe*.

Si cette première impression n'arrête pas le voyageur et qu'il veuille faire une ascension, il trouverait sur les hauteurs au flanc des collines abruptes une mousse parasite qui absorbe

le peu de suc que possède la terre, au grand détriment des fougères au feuillage étioilé, des jeunes genévriers condamnés à ramper perpétuellement sur le sol et, de-ci de-là, un laci de sapins rabougris entremêlés de bouleaux nains.

L'île n'est pourtant pas improductive, les Saint-Pierrais sont de rudes travailleurs. Un jardin potager s'étend autour de chaque maison. Son propriétaire le cultive avec d'autant plus de sollicitude que la nature se montre plus parcimonieuse. En quatre mois, car les semis se font en mai, on fait pousser et arriver à maturité les légumes de France. Les choux, oignons, carottes, salades, petits pois, betteraves, pommes de terre, etc., réussissent parfaitement. C'est tout ce que l'on peut faire pousser en un si court espace de temps ; on ne saurait planter des arbres fruitiers qui n'auraient aucune chance de fleurir.

La Grande Miquelon et Langlade (Petite Miquelon), offrent beaucoup plus de ressources agricoles. Cependant, ces deux îles plus grandes que Saint-Pierre, ne peuvent être cultivées sur toute leur étendue. La plus grande partie de leurs plaines est envahie par des tourbières sur lesquelles se développe un spongieux et inextricable tapis de mousse et de lichens.

Ajoutons que Miquelon et Langlade sont pourvus de nombreux petits cours d'eau larges au plus de trois mètres et à peine profonds de un mètre ; on y trouve encore quelques étangs et dans le voisinage de la mer, des marécages.

Comme à Saint-Pierre, la nature ne s'est pas montrée prodigue pour l'homme. Cependant, les fermes y sont plus nombreuses et plus importantes, les habitants s'adonnent aux cultures vivrières en même temps qu'à l'élevage des chevaux, bœufs et moutons, ce qui n'est pas d'un médiocre appoint

pour l'approvisionnement des habitants et le ravitaillement des navires qui fréquentent le port de Saint-Pierre.

Si du sol, nous passons à l'examen du sous-sol, nous verrons que par leur constitution géologique, ces îles n'offrent pas grand'chose à l'activité économique de ses habitants. En effet, les îles Saint-Pierre et Miquelon sont presque exclusivement formées par des porphyres pétrosilicieux, à pâte d'un brun violacé ou d'un rouge vineux. Quant aux blocs erratiques que l'on rencontre sur certains points du rivage, il est probable qu'ils ont été apportés par des glaces flottantes. Cette supposition a été faite par le géologue anglais Lyell, pour expliquer la présence de blocs semblables sur les rives du fleuve Saint-Laurent, les côtes du Labrador, et même ceux que l'on rencontre à l'intérieur du Canada. Nous nous demandons à notre tour, poussant plus loin la similitude, si ce ne sont pas ces mêmes pierres apportées dans les mêmes conditions en Bretagne, qui auraient servi à fabriquer les célèbres *dolmens* et *menhirs* dont on ne s'explique pas bien l'origine.

L'île Miquelon renferme du minerai de fer, mais pas en quantité suffisante pour que l'exploitation en soit rémunératrice. On découvrit dans cette île en 1867, des pyrites de fer et de cuivre ; on crut à l'existence de mines d'or, mais les analyses qui furent faites ont démontré l'absence absolue de ce précieux métal.

Ces îles ne renferment pas non plus de pétrole ni de charbon de terre ; enfin les tourbières ne sont pas utilisables, étant en quantité trop infime. Donc, aucun de ces éléments fondamentaux des grandes industries modernes.

Mais ces îles sont situées dans l'océan Atlantique nord, à trente kilomètres au sud de Terre-Neuve, et sont voisines de la région des Grands Bancs ; elles étaient naturellement appe-

lées à servir de base pour l'industrie de la pêche qui n'est pas moderne celle-là, car elle est aussi vieille que le monde !

Nous avons montré au cours de notre aperçu historique dans quelles circonstances des pêcheurs français vinrent dans



Une partie du Barachois
(port intérieur de Saint-Pierre)

ces régions. Les premiers furent les Basques. Les Normands, les Bretons, les Rochellois, les Bordelais suivirent successivement leur exemple.

Il est certain que les îles Saint-Pierre et Miquelon furent à l'origine peu fréquentées, alors que la France possédait Terre-Neuve et toute la côte canadienne qui offraient des ports mieux placés et autrement sûrs que Saint-Pierre, pour la relâche des bateaux de pêche. D'ailleurs, pendant longtemps les marins venus dans ces régions se bornaient à mettre leurs navires à l'abri dans une des nombreuses rades que présentent les côtes si découpées de Terre-Neuve et du Cap Breton. Puis,

quand le bâtiment était en sûreté, une partie de l'équipage descendait dans les chaloupes pour pêcher avec des filets dans la rade choisie, tandis que l'autre partie, descendue à terre, préparait le poisson rapporté par les pêcheurs.

Les principaux centres de pêche, à cette époque (xvi^e et xvii^e siècles) étaient la Baie de Plaisance au sud de Terre-Neuve où l'on trouvait la morue la plus grosse, les côtes du Chapeau-Rouge et du Petit-Nord, toujours à Terre-Neuve, et enfin quelques points au Canada, notamment la Baie de Gaspé où débarqua Jacques Cartier quand il découvrit le Canada.

Signalons à propos de Jacques Cartier, qu'il s'arrêta à Saint-Pierre au cours de sa seconde expédition (1536). Nos îles portaient déjà ce nom et étaient donc fréquentées par les pêcheurs, mais il n'y trouva point de population sédentaire, car les bateaux venus à chaque printemps, avaient hâte de regagner les côtes de France pour hiverner :

« Nous fîmes aux dictes ysles Sainct Pierre, où trouvâmes plusieurs navires, tant de France que de Bretagne, depuis le jour saint Barnabé, xi^e de Juing, jusques au xiv^e jour dudict mois que appareillasmes des dictes ysles Sainct Pierre. »

Détail et citation que nous empruntons à l'excellent ouvrage des *Iles Saint-Pierre et Miquelon*, 1826-1926, *Un centenaire d'apostolat*.

A quelle époque précise les premiers habitants sédentaires ont-ils pris pied dans nos îles ? « C'est apparemment dans la première partie du xvii^e siècle, entre 1604 et 1662. Downing reconnaît que Saint-Pierre était un port fortifié en 1670¹. »

Cet auteur que nous citons encore signale : « En 1687, nous trouvons à Saint-Pierre une église, bien modeste sans

¹ *Eod. op.*, p. 39.

doute, quatre habitations et soixante-seize personnes avec vingt-huit fusils¹. » Notons à notre tour que le terme d'« habitation » n'est pas particulier à ces régions ni même aux colonies françaises. On trouve la même expression en espagnol « hacienda » qui veut dire « habitation », et qui servait à désigner une propriété en tous points semblable à celles qu'on désignait sous la même appellation à Saint-Domingue ou dans nos Petites Antilles.

Aux îles Saint-Pierre et Miquelon une habitation était une propriété bâtie avec toutes ses dépendances, maison, magasin, four, sècherie de poissons.

Un « habitant » est donc un gros propriétaire, un armateur qui a autour de lui beaucoup de monde : femme, enfants, matelots, et des gens de service qu'on appelle les engagés².

Dans nos Antilles on a connu aussi des engagés, mais leur nombre a été en comparaison infime à côté de celui des esclaves qu'on allait recruter aux ^{xvii}e et ^{xviii}e siècles en Afrique. Les îles Saint-Pierre et Miquelon, en raison de leur climat, n'ont pas pu pratiquer l'esclavage. Ces îles n'ont connu que les engagés dont le sort n'a pas toujours été très brillant.

Le nombre de ces premiers sédentaires n'est pas bien considérable comme on le voit. Va-t-il s'augmenter rapidement ? Nous ne le croyons pas, car selon l'auteur³ anonyme que nous avons déjà cité : « En 1691, le nombre des habitations est passé

¹ Le recensement de Saint-Pierre, en 1687, se décompose ainsi : trois habitants (armateurs) mariés, trois femmes et quatre enfants (trois garçons au-dessus de quinze ans et une fille au-dessus de douze ans, puis soixante-six engagés. Au total soixante-seize personnes.

² Les engagés étaient en général des jeunes gens qui venaient travailler dans nos îles pour un temps plus ou moins long, et qui s'en retournaient ensuite chez eux.

³ Cf. *Les Îles Saint-Pierre et Miquelon, 1826-1926. Un Centenaire d'Apostolat*, p. 40.

de 4 à 13, pour s'élever à 16, deux ans plus tard. La population de 1693 comprend 105 grandes personnes, dont 6 femmes et 83 engagés. »

Cet accroissement très lent de la population sédentaire est dû à une double raison : d'une part les flottilles de pêche qui venaient chaque année de France au printemps, s'en retournaient à la mauvaise saison qui commence en septembre, et d'un autre côté les côtes de Terre-Neuve, l'île de la Magdeleine, l'embouchure du Saint-Laurent et les côtes canadiennes, offraient bien plus d'avantages aux pêcheurs venus de France, que nos îles, pour les installations temporaires qu'ils y effectuaient juste pendant la saison de la pêche. Mais cette augmentation, lente à ses débuts, progressera considérablement au cours de la première moitié du xviii^e siècle.

Nous savons que depuis le traité d'Utrecht (1713) jusqu'au traité de Paris (1763), nos îles demeurèrent sous la domination anglaise ; elles ne furent restituées à la France par ce dernier traité que comme simple *établissement de pêche*, avec défense de les fortifier, et d'y posséder une garnison supérieure à cinquante hommes.

C'est sous l'occupation britannique que ses premiers colons fixés à demeure ont commencé à « croître et multiplier ».

Les Anglais qui avaient pris pied dans ces régions après le traité d'Utrecht, et qui occupaient toute l'île de Terre-Neuve, moins la côte ouest dénommée « French Shore », ne se sont pas inquiétés de ce qui se passait dans nos îles. Aucune garnison française ne s'y tenait, c'était là le principal pour eux.

Il faut d'ailleurs reconnaître que jusqu'en 1744 où les escarmouches et même les combats vont reprendre entre Français et Anglais, la plus grande tranquillité n'a cessé de régner

dans ces parages. Les Anglais, jusque-là réfractaires à la pêche dans la région de Terre-Neuve, s'y adonnent avec passion et cherchent par tous moyens à rattraper le temps perdu.

A côté de ce facteur d'accroissement de la population¹ sédentaire dû aux bienfaits de la paix, nous devons signaler deux autres. C'est tout d'abord l'affluence des Acadiens chassés du continent américain par les Anglais de Boston, en 1755. Le second facteur, c'est le règlement nouveau mis en vigueur pour les installations temporaires que faisaient nos pêcheurs sur les côtes de Terre-Neuve. A l'origine, il ne visait que les côtes du Petit Nord ; il fut étendu par l'ordonnance de Colbert sur la marine en 1681 à tous les bateaux de pêche français, et pour toutes les côtes. Examinons ce règlement.

Nous savons qu'à l'origine, les pêcheurs qui fréquentaient les côtes de Terre-Neuve ainsi que les côtes non moins poissonneuses du Canada, notamment la baie de Gaspé, élevaient sur la côte, dans les hâvres qui leur paraissaient le plus facilement accessibles et les plus sûres, des installations temporaires qu'ils démolissaient ou abandonnaient jusqu'à leur retour à la saison de pêche suivante.

A son retour, rien ne garantissait à l'équipage d'un bateau la reprise de son installation de l'année précédente. La meilleure place était au premier occupant. Il en résultait de nombreuses contestations, voire des batailles, entre les arrivants pour le choix des hâvres les plus propices et des grèves les plus favorables à la préparation du poisson. Les querelles dégénéraient souvent en rixes et quelquefois en véritables combats.

Pour mettre fin à un état de chose aussi préjudiciable aux intérêts de tous, les principaux négociants de Saint-Malo inté-

¹ Cf. *op. cit.*, p. 42.

ressés dans l'industrie de la pêche convinrent entre eux d'un règlement qui, après avoir été approuvé par une assemblée générale fut ensuite homologué par le Parlement de Rennes le 31 juillet 1640. Ce règlement qui est resté en vigueur, dans ses principales dispositions jusqu'à la Révolution française, est la première mesure générale consacrée à la police de la pêche à la morue le long des côtes de Terre-Neuve.

Le règlement de 1640 ne visait à l'origine que la côte du Petit Nord à Terre-Neuve qui était fréquentée presque exclusivement par des Bretons et des Malouins. Il fut plus tard étendu par arrêt du Conseil du roi Louis XIV, de 1671, à tous les pêcheurs, ses sujets, sans distinction d'origine qui iraient pêcher sur la côte du Petit Nord. En effet les Normands et les Bordelais ou les marins de la Rochelle et des Sables d'Olonne, qui allaient pêcher sur la même côte déclaraient que le règlement du Parlement de Rennes, duquel ils ne relevaient pas ne pouvait leur être appliqué. Louis XIV, comme on le voit, soumit tout le monde aux mêmes dispositions. Il appartenait à son grand ministre Colbert de codifier, en les étendant et en les généralisant, les prescriptions du règlement de 1640. Il le fit dans l'ordonnance sur la Marine de 1681.

En quoi consistaient ces prescriptions qui, certainement, apportèrent un peu d'ordre dans ces parages, où régnait, jusque-là, la liberté la plus complète, liberté qui dégénérât, comme cela arrive trop souvent, en une véritable anarchie ?

Ce règlement portait en substance que celui des maîtres des navires qui arriverait et jetterait l'ancre le premier dans le « Hâvre du Petit-Maître » demeurerait amiral de la pêche et il mettrait l'enseigne sur son mât ; en cette qualité d'amiral, il pourrait choisir le havre qui serait le plus à sa convenance, ainsi que le galet qui lui serait nécessaire. Pour bien établir son droit d'amiral et fixer son choix, il serait tenu

d'envoyer à l' « Echafaud du Croc », un tableau sur lequel il déclarerait le jour de son arrivée et le nom du hâvre qu'il aurait choisi ; il devrait signer cette déclaration.

Au fur et à mesure de leur arrivée à la côte du Petit Nord, les autres maîtres de bateau étaient tenus de faire, sur le même tableau, la déclaration du jour de leur arrivée et l'indication du hâvre qu'ils choisissaient parmi les places inoccupées pour s'y établir et en faire l'exploitation.

A cet effet, le tableau demeurait à l'Echafaud du Croc sous la garde d'un des hommes de l'amiral jusqu'à ce que tous les maîtres de navires y eussent été inscrits, avec les noms des hâvre et galets choisis et occupés par chacun d'eux ; après quoi il était remis à l'amiral.

Les avantages ainsi attribués au premier arrivant excitaient l'émulation des capitaines. Tant que durait la traversée, le voyage se faisait en groupe, et, loin de se distancer en cours de route, les navires accidentellement isolés cherchaient à rejoindre le gros de la flotte qui s'élevait parfois à 250 voiles. Quand il n'y avait plus que quelques lieues à faire pour atterrir, les convoitises commençaient et c'était à qui arriverait le premier à l'Echafaud du Croc, soit pour gagner la maîtrise qui y était attachée, soit pour s'assurer le choix d'un bon hâvre avec les échafauds et les galets qui en dépendaient. Si le temps se montrait défavorable aux voiles, les capitaines affrontaient la distance, le mauvais temps et les brumes, en mettant leurs chaloupes à la mer avec leurs meilleurs matelots.

Une nouvelle ordonnance rendue le 8 mars 1702 interdit cette pratique sous peine de mille livres d'amende pour la première fois et de punitions corporelles en cas de récidive.

Mais les prescriptions du règlement de 1640, incorporé dans l'ordonnance sur la Marine de 1684, ne pouvaient qu'assurer le minimum d'ordre entre les pêcheurs, lors de leur

débarquement. Elles ne leur donnaient pas, une fois installés le long de ces côtes, la sécurité d'une possession paisible et surtout continue des installations parfois coûteuses qu'ils y avaient faites. De là la nécessité de s'établir à demeure.

Nos pêcheurs le comprirent, et ainsi la population de nos îles put s'accroître sensiblement. Entre temps, d'ailleurs, s'étaient produits deux faits de nature à hâter cette évolution dans la façon de vivre des pêcheurs : 1° le traité d'Utrecht, en 1713 et, 2° le rush des Anglais qui suivit, vers la pêche à la morue dans toute la région de Terre-Neuve et des bancs.

Le malheureux traité d'Utrecht, qui clôtura les guerres du règne de Louis XIV — comme le traité de Vienne de 1815, ceux de la période napoléonienne — enlevait à la France, comme nous l'avons dit, l'Acadie, moins l'île du Cap-Breton, et l'île de Terre-Neuve avec ses dépendances y compris nos îles de Saint-Pierre et Miquelon.

Nous perdions, avec l'île de Terre-Neuve, la partie la plus intéressante pour nous, la côte méridionale avec Plaisance et les nombreux établissements qui y avaient été élevés. Il en résulta un exode des habitants de Plaisance vers l'île du Cap-Breton...

Quelques-uns mêmes vinrent se réfugier dans nos îles qui, quoique tombées sous la domination anglaise, ne furent pas occupées par les vainqueurs comme toute la côte méridionale de Terre-Neuve. Ces parents pauvres et éloignés qu'étaient Saint-Pierre et Miquelon bénéficièrent d'une tranquillité relative, ce qui explique l'accroissement de la population sédentaire que nous avons déjà signalée.

Les Anglais ne nous avaient pas évincés pour rien de la baie de Plaisance. Eux, jusque-là réfractaires à la grande pêche dans ces régions, pour ne pas concurrencer les armateurs de Bristol, s'y adonnèrent avec une frénésie d'autant plus grande

qu'ils voulaient regagner le temps perdu. Naturellement le bien d'autrui leur revenait par droit de conquête pour cette destination.

Telles furent donc pour nos îles les causes diverses de l'établissement définitif d'un noyau très important de population eu égard à l'exiguïté de leur superficie habitable. Mais des pêcheurs installés à demeure n'allaient pas pratiquer la pêche dans les mêmes conditions qu'à l'époque où ils venaient faire un séjour temporaire dans ces régions. C'est ce que nous allons examiner en passant en revue les diverses méthodes de pêche successivement employées.

CHAPITRE II

L'industrie de la pêche à la morue

Nous avons déjà vu que les Basques furent sans conteste les premiers à fréquenter les parages de Terre-Neuve et la région des bancs. Ils furent suivis, nous avons indiqué pour quelles raisons, par les Normands, les Bretons et les pêcheurs de nos côtes de l'Océan.

Voyons comment ils pêchaient.

Il faut, à ce point de vue, distinguer deux méthodes qui ont été successivement employées :

1° La pêche faite en pleine mer, qui est la pêche errante, appelée encore pêche au banc ;

2° La pêche sédentaire avec sècherie, appelée pêche à la côte.

Ici encore va se poser pour nous un problème d'histoire : de ces deux méthodes quelle est la plus ancienne, ou plus exactement quelle fut celle d'abord pratiquée par nos premiers pêcheurs basques venus pour la première fois dans ces parages à la poursuite de la baleine, et non pour y pêcher la morue comme ils l'ont fait par la suite ?

M. A. Bellet¹, dont nous adoptons l'opinion, déclare à la page 50 de son remarquable ouvrage :

« La pêche à la côte fut la seule pratiquée à l'origine par

¹ BELLET, *La grande pêche de la morue à Terre-Neuve, depuis la découverte du Nouveau Monde par les Basques au xiv^e siècle.*

les Basques qui commençaient, en arrivant dans ces parages, par mettre leurs navires à l'abri dans les nombreuses rades que présentent les côtes si découpées de Terre-Neuve et du Cap-Breton. »

Nous commencerons donc l'exposé sommaire de ces deux façons de pêcher, par celle dénommée la « pêche à la côte ».

§ 1^{er}. LA PÊCHE À LA CÔTE

Ce procédé de pêche se pratiquait à l'époque que nous étudions, qui va jusqu'à la Révolution, d'abord sur toutes les côtes de Terre-Neuve, plus spécialement sur la partie sud, puis après 1713 (traité d'Utrecht), sur la partie dénommée dès lors « French Shore ». C'est la pêche sédentaire avec sècheries installées sur la côte. Pour être précis, disons qu'à côté de ce centre principal de pêche qu'était Terre-Neuve avec la baie de Plaisance en particulier, on trouvait encore des installations faites pour la pêche sur les côtes canadiennes, qui appartenaient encore à la France, ainsi que sur les côtes de nos îles de Saint-Pierre et Miquelon.

Que le terme de « sédentaire » que nous employons ici pour la façon de pêcher n'induisse pas notre lecteur en erreur. Dans notre introduction historique, nous avons dit que les premières installations faites sur les côtes de nos îles étaient à l'origine temporaires ; les pêcheurs ne séjournaient dans les îles que durant la saison de la pêche ; ils s'en allaient à l'approche de la mauvaise saison avec leur cargaison de morue préparée et séchée.

C'est fort tard que ces installations temporaires devinrent définitives, quand la population de pêcheurs se fixa définitivement dans nos îles. Une pêche « sédentaire » est donc une

pêche côtière par opposition à celle qui se pratique au large, sur les Grands Bancs.

Enfin, comme nous allons le voir, les moyens de pêche employés et la préparation du poisson, étaient différents, suivant qu'il s'agissait de la pêche côtière ou de la pêche errante.

La pêche à la côte comportait ses particularités propres au point de vue :

- a) Du matériel employé ;
- b) La préparation de la morue ;
- c) La composition même du personnel et de l'équipage du bateau.

a) *Matériel de pêche.* — Nos pêcheurs se servaient du filet. Le filet, de tout temps employé dans ces régions est la « seine » appelée encore « senne ». C'est un filet flottant, muni de flotteurs en liège à sa partie supérieure, et garni de plombs sur la partie inférieure.

On a aussi employé la ligne, mais elle était, à notre époque, d'un usage moins courant que la senne sur les côtes de Saint-Pierre et Miquelon.

b) *Préparation de la morue.* — Nous n'avons nullement l'intention d'entrer dans tous les détails techniques de cette préparation. Nous nous bornerons à indiquer les conditions dans lesquelles elle s'effectuait, et en quoi elle se différenciait de la méthode pratiquée sur les bancs. Ce sera surtout au point de vue de l'installation.

Nous savons que sur les côtes de Terre-Neuve et aussi sur celles de Saint-Pierre et Miquelon, les installations qui étaient faites à l'origine étaient purement temporaires. Le bateau arrivant de France allait mouiller dans le havre choisi par son capitaine ; puis il était désarmé. L'équipage était descendu à

terre. Une partie, affectée à l'établissement et à l'aménagement des installations pour la pêche, se mettait à la besogne.

L'autre partie de l'équipage, plus spécialement composée de marins-pêcheurs, avait pour mission d'embarquer sur les chaloupes et d'aller à la pêche.

Les hommes restés à terre dressaient des cabanes destinées à servir d'abri à l'équipage, et de resserre à la morue après sa préparation.

Pour recevoir la morue débarquée des embarcations qui avaient été à la pêche, et pour lui faire subir sa première préparation, on va dresser, partant du rivage et allant jusqu'à la mer, une espèce de plate-forme en planches, c'est l'échafaud, appelé aujourd'hui chaufaud. Ce chaufaud, tout en planches, supporté par des pieux en bois enfoncés dans l'eau, s'avance le plus loin possible du rivage. Les chaloupes pourront y aborder à toute heure de la marée et y débarquer leur pêche.

La partie de chaufaud qui touche à la rive est surmontée d'un hangar couvert, sous lequel on se livrera à l'habillement de la morue. C'est la première préparation qu'on lui fait subir. La morue est étêtée, fendue, vidée, désossée (tranchée jusqu'à la naissance de la queue), et enfin lavée. On va ensuite la saler.

Le second cycle de la préparation était le séchage qui se faisait sur la grève ou grave, d'habitude en pente légère. Cette portion du rivage touchant à l'échafaud avait été préalablement défrichée, nettoyée et couverte de gros cailloux ou galets sur lesquels on étendait la morue pour la faire sécher.

Selon les indications qui sont fournies par M. Bellet¹, on faisait subir à la morue dix expositions au soleil que l'on appelait « soleils ». Cette exposition au grand air, sous un

¹ *Op. cit.*, p. 72.

soleil qui n'était jamais trop ardent, durait une journée pour le premier « soleil » ; les « soleils » successifs qui étaient d'une durée plus ou moins longue, atteignaient 50 à 60 jours pour le « dixième soleil »¹. Il semble que M. Bellet a quelque peu exagéré.

La morue ainsi préparée et séchée, pouvait facilement supporter le transport en France et être réexpédiée des ports de France dans les pays les plus chauds et les plus lointains, sans risques d'avaries.

c) *Composition de l'équipage.* — Nous avons vu qu'à leur arrivée au havre désigné comme lieu de pêche, le capitaine débarquait avec tout l'équipage. Une partie de ces hommes qui étaient de vrais marins-pêcheurs, pratiquaient la pêche. Ils rapportaient chaque jour les morues qu'ils avaient pêchées pour repartir le lendemain.

Les hommes restés à terre, que l'on appelait les « graviers », montaient les installations temporaires qui devaient servir pour l'équipage et pour les produits de la pêche.

Ces « graviers » n'étaient pas des marins. C'était des ouvriers absolument étrangers aux choses de la mer. Ils ne sont pas destinés à la manœuvre du bâtiment et des embarcations. D'ailleurs ils ne s'y entendent pas, n'ayant pas été embauchés pour cela.

L'équipage des bateaux pratiquant la pêche sur les bancs, recruté autrement, comme nous allons le voir, ne comprenait que des marins de profession.

¹ Inutile de dire que nos morutiers ne procèdent plus de la sorte. Ces expositions successives et quelquefois si longues prennent trop de temps. On en est arrivé d'ailleurs au séchage artificiel au moyen de séchoirs, fort coûteux certes, mais bien plus rapides.

§ 2. LA PÊCHE ERRANTE

Examinons maintenant la méthode que l'on employa plus tard, la pêche sur les bancs, particulièrement sur le Grand Banc. C'est ce que l'on a appelé pendant longtemps la pêche errante du fait que le bateau qui s'était arrêté en pleine mer dérivait librement sous l'action du vent et des courants.

Cette pêche d'ailleurs était plus productive.

Que sont ces bancs qui occupaient une si grande place dans l'histoire de la grande pêche, et même encore de nos jours ? Ce sont d'immenses plateaux, véritables îles sous-marines, qui constituent en quelque sorte des avancées de Terre-Neuve et des îles avoisinantes. On trouve même quelques petits bancs le long de la côte canadienne. Le plus important et le plus célèbre de tous est le Grand Banc de Terre-Neuve, appelé encore simplement « le Grand Banc ». Il a la forme d'un triangle équilatéral dont la pointe est tournée vers l'Amérique et la base vers l'Europe. Sa plus grande longueur, du nord au sud, en suivant le 52° méridien ouest de Paris est d'environ 80 lieues marines ou 450 kilomètres ; sa plus grande largeur de l'est à l'ouest en suivant le 46° parallèle nord est de 75 lieues, près de 400 kilomètres. Sa superficie est à peu près égale à celle de l'île de Terre-Neuve.

C'est là le principal rendez-vous des Terre-Neuviens français qui font la pêche en mer.

Après avoir traversé le Grand Banc pour se rendre à Saint-Pierre, on rencontre successivement le Banc à Vert et le Banc de Saint-Pierre qui ne sont en réalité que la continuation du premier.

Il est à supposer, d'après M. Bellet, que les morutiers qui pratiquaient tout d'abord la pêche à la côte, ont été de bonne heure tentés de pêcher sur les bancs, quand la banquise leur

fermait l'entrée des hâvres où ils voulaient se rendre. On sait en effet, dit cet auteur :

« Que les marins de tous les voiliers, quand le calme ou toute autre cause vient les réduire à l'inaction, s'empressent de mettre les lignes à la mer pour se livrer à la pêche. Il n'en pouvait être autrement des morutiers ou des baleiniers qui se trouvèrent plus d'une fois dans les mêmes conditions devant Terre-Neuve. Ils pratiquèrent évidemment la pêche mixte bien longtemps avant de se risquer aux armements spéciaux pour une campagne entière sur le banc. Encore ces premiers armements mixtes ne durent-ils pas s'écarter bien loin des côtes où ils pouvaient toujours trouver un abri sûr. »

a) *Matériel utilisé.* — A l'origine, les hommes de l'équipage affectés à la pêche, utilisaient des *lignes de main*¹, qu'ils manœuvraient du bateau lui-même. Ils se tenaient debout dans des tonneaux de la dimension d'un demi-muis. Le pêcheur chaudement couvert, portait un grand tablier de cuir passant par-dessus le tonneau qui lui allait de la gorge jusqu'aux genoux.

Cet équipement, à première vue singulier, avait pour but d'empêcher que le pêcheur, en tirant la morue, ne remplit d'eau le tonneau dans lequel il séjournait.

L'homme préposé à la pêche devait, sans quitter son baril, la remuer tout le temps pour que l'hameçon restât entre deux eaux, et fût visible aux poissons ; on comprend comme il devait être dur de pêcher dans de semblables conditions, sans compter que cette méthode de pêche si fatigante n'était pas des plus productives.

¹ La ligne de main consistait en une corde très forte d'une grosseur de 5 mm, longue de 100 brasses et munie à son extrémité d'un plomb pesant huit à dix livres. Sur cette ligne principale et au-dessous du plomb, s'attachait l'hameçon au bout d'un avançon plus fin, d'une longueur de six à dix mètres.

Dans la seconde moitié du xviii^e siècle, le capitaine Sabot, de Dieppe, eut le premier l'idée de remplacer la ligne de main par une ligne dormante ou ligne de fond, comme s'en servaient autrefois les pêcheurs Normands pour prendre la morue dans la Manche, et comme l'usage s'en était conservé sur les côtes de France pour la pêche des gros poissons.

Le procédé nouveau qu'est la ligne de fond consiste dans l'emploi de plusieurs des lignes ordinaires destinées à la pêche à la main ; elles sont garnies de distance en distance d'hameçons comme auparavant ; seulement, au lieu de lâcher cette ligne de fond du bord même du navire, on les porte par les canots du bord à une certaine distance, et on les file au fur et à mesure.

Quand on est arrivé au bout de cette longue ligne, on y attache une grosse pierre (qui a été remplacée plus tard par une ancre d'environ 5 kilos, appelée ancre à orin) et une bouée, et on laisse le tout y passer la nuit. Le lendemain matin, on va lever les lignes en canot, en les tirant du bord.

Cette opération peut être répétée plusieurs fois dans la journée.

Ce procédé fut lui-même de bonne heure perfectionné par l'emploi d'un moulinet qui remplaçait le bras de l'homme pour tirer les lignes dormantes.

b) *Préparation.* — Comment vont être préparées les morues ainsi pêchées ? Tout se fera à bord. Le bateau est arrivé sur le banc avec tout le sel qui lui est nécessaire. Ses charpentiers ont monté le long d'un des côtés du navire, un échafaud qui va jouer le même rôle que l'échafaud que nous avons vu fonctionner à terre.

Les morues sont salées après avoir été lavées ; elles sont empilées les unes sur les autres.

Naturellement le séchage ne pouvait se faire à bord de

ces bateaux : il fallait s'installer définitivement à terre pour cela et c'est en grande partie ainsi que la population de Saint-Pierre s'accrut.

Les bateaux qui pratiquaient la pêche sur les bancs étaient des goëlettes latines qui avaient remplacé les caravelles du xv^e siècle. On eut plus tard, depuis la Révolution, de bien plus grands navires, des bricks, des brick-goëlettes et des trois-mâts.

c) *Composition de l'équipage.* — Naturellement les bateaux qui allaient sur les bancs n'avaient pas autant d'hommes que les bateaux qui pratiquaient la pêche côtière.

Un équipage de vingt-quatre à trente-cinq hommes sur les plus grands bateaux de l'époque, suffisait pour accomplir toutes les opérations que nous connaissons : la pêche à la morue et sa préparation à bord, laquelle était faite par d'autres hommes que ceux qui l'avaient pêchée, trancheurs, saleurs, etc., etc.

Cette propension constante à accroître les dimensions des bateaux de pêche et les risques bien plus grands de la navigation sur les bancs, feront naître une question importante, celle du commandement des bateaux de pêche.

Jusqu'en 1836 cette question n'a pas, autant dire, existé. L'armateur choisissait librement son capitaine. C'était un homme qui connaissait admirablement les bancs ; au retour il ramenait toujours son navire à bon port.

On ne connaissait pas encore la navigation à vapeur, et le passage de ces énormes navires qui traversent les bancs à toute vapeur.

Dans tous les cas, avant la Révolution comme de nos jours, ce sont de rudes marins ceux qui pratiquent la pêche sur les bancs ou le long des côtes de ces régions si froides !

Comment les attirer et développer l'industrie de la Grande Pêche qui a toujours fourni à l'Etat, en cas de guerre, tant de marins ?

Sous l'ancienne monarchie, le plus grand nombre servaient sur les vaisseaux des corsaires. Durant la Grande Guerre, beaucoup montaient ces chalutiers mouilleurs de mines et chargés de draguer les mines semées par l'ennemi.

§ 3. LES ENCOURAGEMENTS (PRIMES À LA PÊCHE)

La première intervention de l'Etat en faveur de la Grande Pêche remonte à 1767. Elle fut l'œuvre du grand Ministre Choiseul, duc de Praslin.

C'était comme la date nous l'indique suffisamment (1767) au lendemain du traité de Paris de 1763 qui consacrait la disparition définitive de notre empire colonial d'Amérique. Certes, ce traité confirmait à nouveau nos droits sur le « French Shore », mais les Anglais qui s'y étaient installés pendant la guerre refusaient de s'en aller. Il fallait donc les y déloger, d'où l'idée d'accorder des encouragements.

En 1767, une gratification uniforme de 500 livres avait été accordée aux navires, quels qu'aient été d'ailleurs le tonnage et le nombre d'hommes d'équipage, qui s'étaient rendus dans les havres de Toulougue et de Grindespaigne.

Cette gratification fut jugée insuffisante par les armateurs.

Le duc de Praslin, alors Ministre de la Marine, annonça que, pour l'année suivante, il serait payé aux navires qui consentiraient à aller pêcher dans les havres de la côte comprise entre les caps Bona-Vista et Saint-Jean :

500 livres pour les équipages de 40 hommes et au-dessous ;

750 livres pour ceux de 40 à 60 hommes ;

1.000 livres pour les équipages comprenant plus de 60 hommes.

Une autre conséquence du traité de Paris était la perte de notre monopole de fait de la vente de la morue aux Antilles.

Un arrêt du Conseil du 31 juillet 1767 accordait, pendant six années, une gratification de 25 sols par quintal de morue sèche de pêche française transporté, soit des lieux de pêche, soit d'un port de France, dans les îles d'Amérique (île du Vent et île sous le Vent dans les Antilles françaises).

Un arrêt du 19 mai 1775 prolongeait de six ans cette mesure.

C'était insuffisant : aussi le 18 septembre 1785, un nouvel arrêt portait les primes à 10 livres par quintal de morue sèche transporté soit des ports de France, soit des lieux de pêche, aux îles du Vent et aux îles sous le Vent, à condition que ces morues fussent de pêche française et importées par des bâtiments battant pavillon français.

Pour aider davantage l'armement français, les premières primes qui n'avaient été attribuées d'abord qu'aux morues transportées des lieux de pêche aux Antilles, furent accordées pour d'autres lieux d'exportation : le même arrêt du Conseil prévoit une prime de 5 livres par quintal de morue séchée, expédiée, soit des ports français, soit des lieux de pêche dans un port de l'Italie, de l'Espagne ou du Portugal, à condition que ces morues soient transportées sous pavillon français.

Nous trouvons donc déjà là les bases sur lesquelles les primes d'encouragement ont été accordées à l'armement à la Grande Pêche jusqu'à nos jours, c'est-à-dire l'obligation du transport des morues sèches par des bâtiments français pour l'obtention des primes et la différence qui a toujours été main-

tenue, jusqu'en 1911, entre les primes accordées aux morues sèches expédiées aux Colonies et celles expédiées à l'étranger : d'abord en Méditerranée, puis en Europe, et enfin à l'étranger sans restriction.

Mais nous n'insisterons pas davantage sur le développement des primes. Il nous a suffi d'en indiquer ici la genèse.

CHAPITRE III

Prosperité des îles

Depuis 1816 qui marque la fin des guerres napoléoniennes, les choses reprirent leur cours normal. L'industrie de la pêche avait été, pour ainsi dire, arrêtée pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire. Elle reprit de plus belle sitôt la paix revenue. Cette industrie, la seule possible, puisque nos îles ne possèdent ni agriculture, ni commerce autre que celui du poisson, prit un développement considérable au cours du xix^e siècle. Nous disons *considérable*, ce mot n'a rien d'excessif par rapport à l'exiguïté du territoire et à la population restreinte qui habite ces îles.

Au cours du dernier siècle, la population sédentaire, la seule qui puisse retenir notre attention, a subi un accroissement corrélatif à l'augmentation du commerce et au développement de la pêche. En effet, ici comme dans tous les pays, l'augmentation de la population est fonction de l'accroissement économique de la production habituelle.

Indiquons brièvement par quelques chiffres empruntés aux statistiques locales, dans quelle proportion s'est opéré cet accroissement :

800 âmes en 1820
1.100 en 1831
2.130 en 1848
2.916 en 1860
4.750 en 1870
4.916 en 1880
5.929 en 1887
6.247 en 1892
6.352 en 1897
6.482 en 1902.

Nous nous sommes arrêtés à l'année 1902 qui est à tous égards une année record. C'est à partir de 1902 que commence le déclin économique¹ de nos îles pour des causes diverses que nous étudierons par la suite.

Nous examinerons donc ce qu'était la pêche à ce moment-là.

Nous n'avons cessé de répéter que cette industrie est la seule qui soit possible et la seule qui se fasse dans nos îles. Disons d'abord quelle était son importance, et comment elle s'exerçait.

A) *Armement saint-pierrais*. — On armait, en 1900, en chiffres ronds pour la pêche à la morue :

420 warys, pirogues et doris faisant la petite pêche ou pêche côtière ;

196 goëlettes pêchant sur les bancs de Terre-Neuve.

Elle arme en outre :

10 bateaux pour le cabotage ;

4 remorqueurs à vapeur ;

1 vapeur postal ;

¹ V. *supra*, III^e partie.

125 navires pêcheurs et long-courriers attachés à divers ports de la métropole et appartenant aux armateurs de la colonie, doivent être aussi comptés comme faisant partie de l'armement local.



Goëlettes de pêche prises dans les glaces
en rade de Saint-Pierre (mars 1902)

Il y a lieu de faire dans ce rappel de ce qu'était l'armement local, une place à part aux goëlettes saint-pierraises, tant en raison de leur ancienne importance et de leur caractère spécial, que de l'évolution qu'a subi l'emploi des goëlettes locales qui s'est traduit par leur diminution et finalement leur disparition complète.

L'armement des goëlettes saint-pierraises ou coloniales destinées à la pêche sur les bancs ou à la côte de Terre-Neuve, a été très florissant. C'est ce que nous montre le tableau ci-après :

186	goëlettes armées pour la pêche en 1889 ;
196	» » » » 1900 ;
203	» » » » 1901 ;
163	» » » » 1902 ;
183	» » » » 1903 ;
151	» » » » 1904 ;
101	» » » » 1905 ;
105	» » » » 1906 ;
40	seulement » » » 1912.

C'est, à partir de 1903, la décadence en attendant la disparition complète, comme nous le verrons plus tard.

B) *Industrie de la pêche.* — Nous venons de voir ce qu'était l'armement local. Il nous reste à dire quels sont les lieux où s'effectuait la pêche. A ce point de vue on peut distinguer :

La pêche sur les bancs ;

La pêche côtière ou petite pêche ;

Et enfin la pêche au « French Shore ».

Nous laisserons de côté pour l'instant le « French Shore ». Nous nous occuperons dans un chapitre spécial de ce qu'était son importance économique pour nos îles.

1° *La pêche sur les bancs*

a) *Pêche à la morue.* — Dans la pêche faite sur les bancs, il faut distinguer les armements métropolitains et les armements locaux ou saint-pierrais.

Nous ne traiterons de l'armement métropolitain dans la pêche faite sur les bancs, que très incidemment, seulement pour la concurrence qu'il fait à l'armement local.

Les navires armés dans les ports de France en vue de la grande pêche, vont directement sur les bancs de Terre-Neuve

au printemps, et retournent en France à l'automne sans avoir fait escale à Saint-Pierre.

On pensait déjà que cette concurrence à l'armement saint-pierrais allait amener sa disparition. Les prévisions faites au moment où nous nous plaçons (1900), ne se sont pas réalisées. L'armement local avait une situation particulière qui lui a permis de subir la concurrence de l'armement métropolitain, du moins tel qu'il se pratiquait alors.

Les causes de la décadence de l'armement local sont tout autres ; nous les indiquerons avec toutes les précisions nécessaires par la suite.

Mais nous n'en étions pas encore là en 1902. Nous sommes appelé à tracer un parallèle entre ces deux armements concurrents tels qu'ils se présentaient à l'époque.

Commençons tout d'abord par reconnaître que l'armement métropolitain avait sur l'armement saint-pierrais de notables avantages.

En tout premier lieu, l'armateur métropolitain pouvait se procurer du sel de 60 à 75 % meilleur marché que l'armateur saint-pierrais. Cette matière est comme on le sait d'une importance considérable pour la pêche à la morue. A quoi tenait et à quoi tient toujours cette énorme différence dans le prix de revient de ce produit : uniquement dans le transport très coûteux du sel d'Europe à la colonie.

Le second avantage est que les articles et provisions de toutes sortes, nécessaires à l'armement, sont délivrés aux navires dans les ports de France à un prix inférieur de 25 à 45 % à celui auquel reviennent ou sont vendus les mêmes articles dans la colonie. Il en est ainsi notamment pour les cordages, les beurres, les graisses, les vins, les eaux-de-vie, etc.

Troisième avantage : En France, les marchandises destinées à l'exportation sont mises en entrepôt. Il en résulte que

les navires métropolitains s'approvisionnent sans être astreints à payer les droits de douane très lourds auxquels sont malheureusement soumis les armateurs saint-pierrais, faute d'un entrepôt local.

Enfin, le dernier avantage pour la métropole, qui n'existe plus depuis fort longtemps, mais qui était indéniable à l'époque, résidait dans le coût de la main-d'œuvre. Vers 1900, les ouvriers étaient occupés dans les industries locales, et une partie des équipages des goëlettes locales venait soit de la métropole, soit de l'étranger. Les hommes recevaient des salaires sensiblement plus élevés que ceux qu'ils auraient touchés sur le continent français. Mais au regard de ces avantages certains, l'armement local disposait par contre d'une situation plus avantageuse qu'il nous reste à examiner.

Tout d'abord le capitaine ou le patron de la goëlette locale était placé dans des conditions plus favorables que son collègue qui arrivait de la métropole, au point de vue des renseignements de pêche : la morue, on le sait, se déplace beaucoup. Dans tel endroit où elle pullule telle année, elle devient rare l'année suivante. Les pêcheurs saint-pierrais qui font en moyenne quatre voyages par saison de Saint-Pierre aux bancs de Terre-Neuve, se communiquent les uns aux autres les renseignements qu'ils peuvent avoir sur les déplacements du poisson. Ils ne perdent pas ainsi, en recherches parfois inutiles de bons endroits de pêche, le temps précieux que doivent y consacrer les navires venus directement de France sur les bancs.

Second avantage : Le pêcheur saint-pierrais peut, à chaque voyage, se ravitailler en boîte fraîche (appâts) ; cette boîte sera selon les saisons, du hareng, du capelan ou de l'encornet, tandis que le pêcheur métropolitain qui n'a pu emporter une grosse provision de boîte de France pour

l'avoir toujours fraîche, est forcé de procéder tout d'abord à la recherche des fonds où se trouvent amoncelés les bigorneaux ou les bulots qui vont lui servir d'appâts.

Troisième avantage : L'armement local était le seul qui fût accessible aux petits capitalistes de Saint-Pierre. Le gérant d'une maison de commerce, ou l'employé, qui était arrivé, au bout de quelques années, à disposer d'un petit pécule d'une dizaine à un quinzaine de mille francs, pouvait acheter une goëlette. Il pouvait facilement trouver les avances nécessaires à son armement chez un banquier qu'il désintéressait grâce à des ventes successives au courant même de la saison de pêche — le plus souvent même avant la mi-août.

Enfin, si notre nouvel armateur avait pu bénéficier de quelques bonnes années de pêche, il pouvait devenir l'heureux propriétaire de deux, trois ou quatre bateaux, et obtenir ainsi une situation intéressante. A Saint-Pierre on nous a montré le siège social ou l'emplacement de maisons qui s'étaient ainsi créées, en l'espace de quelques années, et qui hélas, ont depuis lors disparu, ou celles qui existant encore, ne font que végéter.

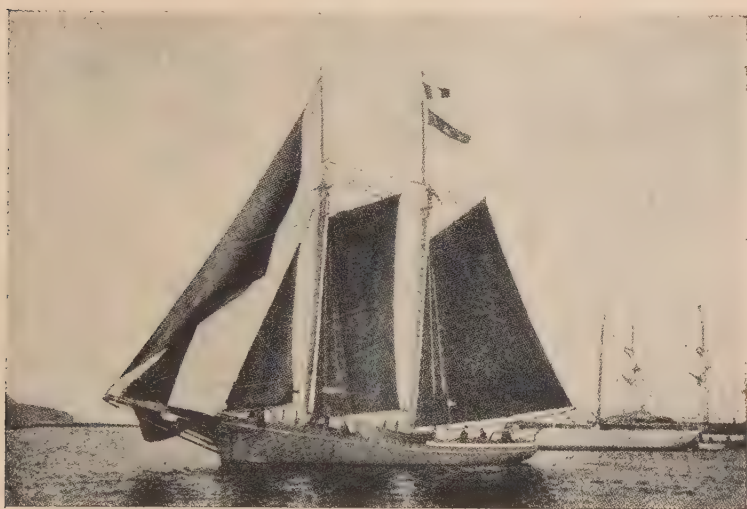
L'armement métropolitain, à cette époque déjà, et encore moins de nos jours, n'a jamais été accessible au petit capitaliste, à moins qu'elle ne fit de lui un actionnaire ; mais jamais, dans tous les cas, le chef d'une entreprise susceptible de vivre et de prendre l'extension que nous venons de montrer.

Enfin, dernière considération, ultime avantage d'un ordre tout à fait particulier, puisqu'il intéresse la collectivité tout entière, c'est que l'armement local, seul, nous a permis pendant longtemps, de lutter contre la concurrence étrangère.

A chaque retour de nos goëlettes saint-pierraises des bancs de Terre-Neuve, leur chargement était transbordé sur des

long-courriers qui transportaient en France les morues qui n'étaient pas destinées à la sécherie locale.

De France, ces morues s'écoulaient sur les autres marchés du continent européen. C'était l'armement local, c'était



Goëlette de pêche sortant du Barachois,
allant sur les bancs de Terre-Neuve (1902)

Saint-Pierre, qui alimentait l'important marché de Bordeaux de mai à octobre, alors que les produits de l'armement métropolitain n'arrivaient en France que vers la deuxième quinzaine d'octobre et souvent plus tard.

Pendant la même période de mai à juin, c'était l'armement saint-pierrais qui approvisionnait le marché des Antilles.

On sait que depuis le ^{vm}e siècle, la morue est le mets favori de ces populations. On trouve chaque jour de la morue sur la table du riche créole, et elle constitue l'aliment de réserve de l'humble travailleur des champs.

b) Pêche de la boîte sur les bancs. — Nous ne quitterons

pas ces bancs sans dire deux mots de la pêche de la boîte qui constitue l'appât destiné à pêcher la morue.

Les principales boîtes sont, suivant les saisons : le bigorneau, autrement dit bulot ou coucou, la moule, le hareng, le capelan, l'encornet et le lançon.

Pendant toute la campagne de pêche, c'est-à-dire d'avril à novembre, les pêcheurs saint-pierrais peuvent s'approvisionner sur les bancs plus ou moins rapidement en bigorneaux. Ce coquillage qui ressemble quelque peu à l'escargot avec cette différence qu'il possède une enveloppe très dure, et qu'il est deux à trois fois plus grand et plus coriace, est très recherché de la morue. On le pêche au moyen de petits paniers appelés mannes à coucous ; puis il est dépouillé de son enveloppe avant d'être placé sur l'hameçon.

L'encornet fait généralement son apparition sur les bancs en juillet, et s'y maintient jusqu'à la fin de la saison de pêche, en plus ou moins grande importance.

2° *La pêche côtière*

a) *Pêche à la morue.* — Nous ne dirons pas grand'chose de la pêche côtière ou petite pêche qui a toujours existé et est encore à l'heure actuelle la seule industrie qui fasse vivre de nombreuses familles saint-pierraises.

Cette pêche a toujours nécessité un tout petit attirail, et elle est restée à la portée de tout le monde. A l'époque que nous étudions (vers 1900), moyennant cinq cents francs, le petit pêcheur se procurait wary, agrès, appareils, engins de pêche, filets compris.

Ils armaient, à deux ou trois, maximum, un doris ou wary, parfois une pirogue, embarcations légères possédant des qualités nautiques remarquables.

Le petit pêcheur part en pêche le matin de très bonne heure (2 à 3 heures) et rentre le soir dans sa famille. Il prépare et sèche sa morue lui-même. Son industrie lui rapporte en moyenne — équipage payé — de quinze cents à deux mille cinq cents francs¹ du printemps à l'automne. Il ne court pas les mêmes dangers que le pêcheur du banc, ne sort pas avec mauvais temps ; il est toujours bien logé et se nourrit de vivres frais. Il travaille peut-être aussi dur que le pêcheur banquais, mais néanmoins son sort est plus enviable.

b) *La pêche de la boëtte sur les côtes de Saint-Pierre et Miquelon.* — Les petits pêcheurs utilisent un certain nombre d'appâts qu'ils trouvent plus facilement le long des côtes de leurs îles, notamment : la moule, le capelan et le lançon.

Disons quelques mots de chacun de ces appâts :

1° La moule qui est abondante à l'île Miquelon (au grand étang) et au Barachois de l'île Langlade sert d'appât pendant toute la campagne de pêche. Elle sert encore alors que les autres boëttes font défaut.

La morue en est très friande. Il résulterait d'expériences faites sur les lieux de pêche qu'elle la préfère à toute autre boëtte. Comme le bigorneau, on emploie la moule après l'avoir dépouillée de son enveloppe. La pêche à la morue avec la moule comme appât demande beaucoup de dextérité car cette boëtte étant très tendre, la morue peut l'enlever aisément sans se prendre à l'hameçon. Aussi par suite du peu de résistance qu'elle offre, la moule ne peut servir de boëtte sur les bancs de Terre-Neuve ;

2° *Le capelan.* — C'est un petit poisson de la famille des salmonidés (et non pas de celle des gadidés, ainsi qu'on l'a

¹ Il s'agit évidemment de francs-or de germinal an XI, puisque le tableau que nous esquissons ici se rapporte à une étude faite au début du xx^e siècle.

fréquemment écrit). Comme beaucoup de salmonidés, il présente cette particularité de rechercher, pour pondre, les eaux douces ou très peu salées. Vers la mi-juin, avec une régularité qui ne s'est que très rarement démentie, le capelan, en bancs considérables, se précipite, pour venir déposer ses œufs, dans toutes les baies et vers tous les rivages, et, en particulier dans les anses de Miquelon. A cette époque, le flot déferle sur le rivage, apportant avec lui de telles quantités de poissons, que la mer en perd sa teinte verte, pour prendre une couleur laiteuse et se retire, laissant sur la plage des myriades de capelans ;

3° Le lançon se pêche à Miquelon ;

4° L'encornet constitue la boëtte préférée de la morue.

De juillet à octobre on pêche l'encornet en assez grande abondance le long des côtes et en rade de Saint-Pierre même.

ISSUES DE MORUE

A l'industrie de la pêche se rattachent également les *issues de la morue*. Nous n'en parlerons ici que pour bien montrer tout le parti que le pêcheur tire de la morue. On entend par issues de morues : les langues, les noves, les têtes, les rogues, les foies, la raquette.

Les langues et les noves sont très appréciées à Saint-Pierre et en France. Beaucoup même les préfèrent à la morue. Les têtes de morue sont utilisées de plusieurs façons : bien préparée, la tête est meilleure que la morue, le pêcheur en mange presque tous les jours. Elle est aussi utilisée comme boëtte pour la pêche au homard le long de nos côtes, et au French Shore. On s'en sert également sur les bancs pour boëtter les casiers ou mannes à coucou. C'est avec les têtes de morue qu'on prend les coucous ou bigorneaux qui, à leur tour,

servent à pêcher la morue. Les rogues (œufs de morue) sont utilisées surtout pour la pêche à la sardine en France et sur les côtes d'Espagne.

Le foie, toute le monde le sait, donne l'huile qui porte son nom ainsi que l'huile brute employée dans les tanneries.

La raquette (partie de l'arête de la morue enlevée pour rendre la morue plate) est également utilisée par le pêcheur qui fait, avec cet os et la chair adhérente, une soupe délicieuse et supérieure, dit-on, à la bouillabaisse chère aux Marseillais.

INDUSTRIES DIVERSES

Toute industrie florissante crée de l'activité et, par voie de conséquence, entraîne la création, en dehors des industries purement connexes, de certaines autres industries nécessaires à la satisfaction des besoins des habitants du pays. Ce fut le cas de Saint-Pierre, alors que cette ville était à l'apogée de sa prospérité. Il y existait en 1902 les industries suivantes :

- 1° Deux manufactures de doris ;
- 2° Une manufacture d'habillements cirés ;
- 3° Une fonderie ;
- 4° Une manufacture de biscuits de mer ;
- 5° Une manufacture de peintures diverses et de *copper paint* ou peinture métallique.

Nous dirons un mot de chacune de ces industries.

Depuis 1890 étaient établies et fonctionnaient dans de bonnes conditions, deux manufactures de doris.

Ces deux fabriques suffisaient amplement aux besoins de la colonie. Les doris, embarcations douées de capacités nautiques remarquables, ont remplacé avantageusement les grandes chaloupes des pêcheurs de jadis.

Saint-Pierre, depuis 1865, recevait les doris de la Nouvelle-

Ecosse et surtout des Etats-Unis. Ces pays ne pouvaient plus lutter avec nos fabricants, qui construisaient aussi bien et à meilleur compte que leurs concurrents. Il ne venait plus un seul doris de l'étranger.

Manufacture de vêtements cirés

La manufacture de vêtements cirés qui existait depuis 1896 avait, par le bon marché et la qualité de ses produits, rendu absolument impossible l'importation de ces confections des Etats-Unis ou de la Nouvelle-Ecosse, qui jusqu'alors avaient toujours fourni nos pêcheurs.

Fonderie

La fonderie établie en 1897 dispensait également de nous adresser à l'étranger. Le travail qui sortait de ces ateliers était en général solide et répondait aux besoins du pays.

Peintures métalliques dites « copper paint »

Les peintures métalliques dites *copper paint* étaient importées d'Amérique. Mais, en présence des droits très élevés perçus pour leur introduction dans la colonie, une industrie locale s'était créée en 1899. Elle fonctionnait dans de bonnes conditions. Elle fabriquait du *copper paint* sinon supérieur au moins égal aux produits similaires américains et suivant les mêmes procédés.

Manufacture de biscuits des îles Saint-Pierre et Miquelon

Les droits très élevés perçus sur les biscuits de mer importés des Etats-Unis et du Canada, et d'autre part, les frêts

élevés, les risques, les inconvénients, les déboires et les difficultés multiples de transport de ces produits de la métropole devaient nécessiter également la création d'une manufacture de biscuits de mer. Cet établissement qui fonctionnait depuis les premiers jours de janvier 1899, rendait dès la première année des services appréciables à l'armement local. Il pouvait fournir cent caisses de 25 kg. par jour, quantité bien suffisante pour les besoins du pays.

La farine provenait des Etats-Unis ou du Canada, mais les droits de douane sur la farine de froment étaient insignifiants : 0,35 par 100 kg.

INDUSTRIES À CRÉER

En présence de cette prospérité, et sous la protection du tarif général des douanes de 1892, qui s'appliquait à nos îles dans son ensemble (sauf quelques dérogations), on parlait même de la création de nouvelles industries déjà en voie de formation ou tout au moins projetées. Nous les mentionnons ici pour mémoire, car elles ne sont pas venues au monde, et même toutes ces industries dont nous venons de parler ont disparu à leur tour.

Les industries dont on envisageait la création étaient les suivantes :

- 1° Une manufacture de tabac à mâcher ;
- 2° Une manufacture de margarine et de graisse épicée dite de Normandie ;
- 3° Une manufacture de chaussures ;
- 4° Une corderie.

*Fabrique de tabac à mâcher*¹

« On reçoit, surtout du Canada et parfois des Etats-Unis, le tabac à mâcher (à chiquer) dont se servent tant les marins-pêcheurs et long-courriers. Des droits relativement énormes pèsent sur cet article, alors que l'on peut faire arriver, en franchise, d'Algérie, les tabacs en feuilles avec lesquels à l'aide de la mélasse et de la préparation la plus simple on fabrique le tabac dit « twist » et en « tablettes ».

Fabrique de graisse et de margarine

Une fabrique de graisse et de margarine s'impose également et pourrait se créer sans difficulté, les matières premières, dont la principale, le suif, étant d'un bon marché réel dans la colonie, et d'autre part, la fabrication de la graisse n'offrant nulle difficulté.

Fabrique de chaussures

La colonie reçoit aussi les bottes de pêche et les gros souliers d'hiver des mêmes pays étrangers. Or, le commerce paye des droits d'entrée très élevés sur la chaussure de provenance américaine.

Une enquête à laquelle nous nous sommes livrés nous permet d'assurer un brillant avenir à ces deux industries. Capitaux et débouchés, tout existe dans la colonie pour organiser ces manufactures qui rendront de signalés services au pays à tous les points de vue.

¹ Tout ce qui suit est extrait de la brochure qu'avait fait paraître à cette époque le Délégué des Iles.

Corderie

La question de la création d'une manufacture de cordages est également à l'étude. Cette industrie présente plus d'aléas sous bien des rapports, exige d'importants capitaux et demande tout d'abord la solution du problème relatif à la main-d'œuvre.

Une corderie devant nécessairement occuper un personnel important, il y a lieu de s'assurer avant tout la main-d'œuvre française qui fait défaut dans le pays¹. »

¹ Extrait : *Notice* de Louis LÉGASSE (1900).

CHAPITRE IV

Le « French Shore » et l'économie Saint-Pierraise

Les limites que nous nous sommes tracées dans ce travail ne nous permettent pas d'aborder ici toute la question du « French Shore » devenu d'ailleurs depuis, le « treaty » shore.

Nous n'examinerons cette question qu'en fonction de l'évolution économique des îles Saint-Pierre et Miquelon : du double point de vue des avantages qu'elles en tiraient et du trouble économique que pouvait leur causer et que leur a causé l'abandon de nos droits séculaires sur les côtes de l'île de Terre-Neuve.

§ I. L'UTILISATION DU « FRENCH SHORE »

PAR LES PÊCHEURS SAINT-PIERRAIS

a) *La pêche à la morue.* — Nous laisserons de côté les navires métropolitains venus sur les côtes est et ouest de Terre-Neuve où ils séjournaient toute une campagne.

Au printemps, à l'époque où la morue n'a pas encore émigré dans les parages de Saint-Pierre, nos petits pêcheurs — surtout ceux de l'île aux Marins — se rendaient chaque année au « French Shore » pour y pratiquer la pêche à la morue.

La morue y est abondante et en général plus grosse que

celle que l'on prend le long de nos côtes. Cette pêche constituait pour la petite pêche ou pêche côtière, une grande ressource. Certains d'entre eux revenaient au mois de juillet, d'autres en août pour continuer ensuite la pêche le long des côtes de Saint-Pierre.

D'autres au contraire séjournaient toute l'année au « French Shore » et ne revenaient à Saint-Pierre qu'en octobre.

b) *La pêche au homard et au saumon.* — Rappelons que dans cette partie de l'Amérique septentrionale, le « French Shore » est le seul endroit où le homard soit abondant. On le pêche cependant quelque peu à Miquelon. Mais cela ne saurait suffire à la création et au maintien d'une fabrique de conserve de homard.

« Les homarderies françaises, à la côte de Terre-Neuve, écrivait Louis Légasse en 1900, entrent dans l'ère de prospérité, bien qu'elles soutiennent une lutte constante et inégale contre les homarderies anglaises plus favorisées que les nôtres sous bien des rapports. Nous nous bornerons notamment à faire remarquer — sans entrer dans des détails d'administration intérieure souvent préjudiciables à nos nationaux — que les Anglais se trouvant chez eux, ne sont pas obligés, comme nous, de se déranger et de faire des frais onéreux pour se rendre sur les lieux de pêche.

» Mais, malgré tout, notre pêche a été plus productive et plus rémunératrice que celle des homarderies anglaises pendant les deux dernières années, grâce à l'habileté, à l'activité ingénieuse de nos nationaux.

» Après avoir fait des sacrifices, acquis une expérience bien à nos dépens, donné de l'extension à cette pêche maintenant bien connue de nous, nous pouvons affirmer que nos établissements de la côte peuvent lutter avantageusement avec les établissements similaires étrangers.

» Mais la pêche au homard est appelée à faire plus et mieux. Certaines réformes sont indispensables. Il s'agit d'abandonner quelques habitudes routinières si préjudiciables au progrès. Il faut tout d'abord modifier les moyens de transport, l'outillage, et ensuite s'assurer le ravitaillement constant de la boëtte nécessaire à cette pêche. La boëtte que l'on met généralement dans les casiers ou trappes à homard consiste dans les têtes de morue.

» A côté des pêcheurs homardiens se trouvent à très peu de distance, les pêcheurs morutiers qui, souvent, pour une cause ou pour une autre, vendent de préférence les têtes de morue aux homardiens anglais au détriment de leurs compatriotes français. Un règlement administratif juste et équitable mais des plus sévères s'impose à ce sujet afin de favoriser l'industrie française. Une commission composée du chef du Service administratif, de prud'hommes, de pêcheurs et d'armateurs pourrait élaborer un projet de règlement qui, sans léser les intérêts de personne, favoriserait nos nationaux. Il est du devoir du Gouvernement d'encourager la pêche au homard sur les rivages du « French Shore », où, nous l'avons déjà dit, ce crustacé est en abondance.

» Si ces endroits ne sont pas fréquentés, l'industrie française est perdue et le monopole ira entre les mains de l'étranger.

» Le saumon est également abondant au « French Shore ». Mis en conserve, il est très apprécié, surtout dans de longues boîtes qui lui conservent sa forme.

» La raie, le fletan, l'anguille, la truite, le gaspateau, etc., qui sont énormes et d'un goût succulent pullulent dans ces mêmes endroits. Malheureusement, la main-d'œuvre, les bons ouvriers font défaut, ainsi qu'un outillage perfectionné pour

fabriquer sur place les boîtes diverses, surtout les récipients de dimensions variées pour les saumons entiers. »

§ II. CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES POUR NOS ÎLES
DE L'ABANDON DU « FRENCH SHORE »

Nous chercherons à déterminer ici quelles furent pour les îles Saint-Pierre et Miquelon les conséquences des accords franco-anglais de 1904 qui amenèrent la France à renoncer à ses droits séculaires sur le « French Shore ».

Il est certain que cette renonciation a paru, à première vue, des plus condamnables pour toutes nos populations maritimes, métropolitaines comme coloniales. Cela se comprend parfaitement pour ceux qui se rappellent qu'en 1814, quand le Gouvernement britannique donna à choisir à nos plénipotentiaires entre l'île Maurice et le « French Shore », nos hommes d'Etat n'hésitèrent pas un seul instant. Ils gardèrent les pêcheries de Terre-Neuve, laissant entre les mains du vainqueur, tout surpris de la préférence, la riche île africaine, à laquelle il attachait, à cette époque, un bien plus grand prix.

Les motifs donnés par les Terre-Neuviens, soutenus par le Gouvernement britannique comme jamais un Gouvernement français n'a soutenu aucune de ses colonies, étaient des plus spécieux : désir d'exploiter les mines qui existaient sur la côte, nécessité de faire aboutir sur le « French Shore » une ligne de chemin de fer et d'y établir des appontements pour relier directement Terre-Neuve au Canada, etc. Nous ne chercherons pas à montrer tout ce qu'il y avait de fallacieux dans ces prétextes. Rien ne servirait de refaire ici le procès des plénipotentiaires français de 1904, qui traitaient sur un pied de parfaite égalité, alors qu'il n'en était pas ainsi en 1815.

Le fond de toute cette querelle que nous cherchaient le

parlement et les habitants de Terre-Neuve, était de nous évincer définitivement de ces côtes et de détruire notre industrie morutière concurrente de la leur.

La mesure d'éviction bien connue : le « Baït-Bill », voté en 1886 par le parlement de Saint-Jean, devait, dans leur pensée, consommer la ruine de nos pêcheurs saint-pierrais comme des navires métropolitains venant pêcher dans ces parages.

Autrefois, la boëtte de la première pêche était le hareng apporté à Saint-Pierre par les Terre-Neuviens eux-mêmes ; mais depuis 1886, il y avait interdiction par le parlement de Saint-Jean d'exporter de leur île toute boëtte nécessaire à la pêche de la morue. Mais ce n'était pas assez pour les gens de Terre-Neuve ; ils interdisaient aux habitants de l'île d'acheter quoi que ce soit à Saint-Pierre.

Cet acte inamical au premier chef qu'a été le vote et l'application du « Baït-Bill », n'a pas eu le résultat qu'en attendaient les Terre-Neuviens.

Nos pêcheurs normands, bretons et basques, qui font toute la campagne sur les bancs, eurent l'heureuse inspiration, faute de hareng, de boëtter leur ligne avec le bulot, coquillage qui gît en abondance au fond de la mer. Leur tentative eut un plein succès ; le mauvais coup des Anglais de Terre-Neuve était paré.

Il en a été des accords franco-anglais de 1904 comme du « Baït-Bill ». Ses conséquences, certes fâcheuses, voire ruineuses en un certain sens, n'ont pas été aussi désastreuses qu'on le craignait. Notre marine marchande, et par voie de conséquence notre marine militaire qu'on espérait atteindre, n'ont été touchées ni l'une ni l'autre. C'était un mauvais « grain », comme disent nos marins ; nous l'avons tout de même traversé.

La conséquence directe de la perte du « French Shore » a été la fermeture de nos homarderies installées sur la côte, qui devenaient de plus en plus florissantes.

Quelques armateurs métropolitains et des pêcheurs de Saint-Pierre installés sur la côte ouest exploitaient des homarderies qui apportaient au résultat plutôt maigre de la pêche à la morue, un appoint appréciable.

On comptait cinq homarderies métropolitaines, et onze saint-pierraises.

Voici d'après le tableau ci-après, le rendement de la pêche au homard au cours des trois dernières années de notre occupation du « French Shore¹ » :

Années	Nature des Établissements	Nombre de caisses ¹	Nombre d'hommes employés
1902	Homarderies Métropolitaines	1682	126
	Homarderies Saint-Pierraises	665	46
1903	Homarderies Métropolitaines	1580	115
	Homarderies Saint-Pierraises	915	47
1904	Homarderies Métropolitaines	1980	132
	Homarderies Saint-Pierraises	1030	37

Nos homarderies étaient donc, comme on le voit, en 1904, en progression malgré les rumeurs de cession. Les conserves françaises faisaient prime sur le marché en face des conserves anglaises qui étaient en général mal préparées.

Quelques homarderies préparaient même la conserve de luxe de saumon, comme le saumon ordinaire. On capturait ce poisson dans des rets constamment tendus perpendiculairement en travers du rivage que le poisson suit toujours en remontant vers le nord.

¹ L'unité adoptée est la caisse de 48 boîtes, chaque boîte pesant 1 livre anglaise et contenant de 3 à 6 homards suivant leur taille assez variable.

Il était bon de rappeler ici cette question de la pêche et de la conserve du homard, car c'est elle qui servit de prétexte aux Terre-Neuviens, soutenus par la Grande-Bretagne, pour nous susciter mille difficultés dans le but de nous chasser du « French Shore ».

Nos nationaux avaient, comme on le sait, pris l'habitude de confier, pendant l'hiver, la garde de leurs établissements et de leur matériel de pêche à des gens du pays qu'ils avaient autorisés à résider avec leur famille sur la côte. Bientôt ces derniers s'y trouvèrent en nombre, s'y établirent à demeure, et se mirent même à y pratiquer la pêche concurremment avec nos nationaux. De là une source de conflits continuels entre pêcheurs français et terre-neuviens.

L'audace des Terre-Neuviens croissait avec notre mansuétude et, en 1886, le parlement de Terre-Neuve faisait paraître le « Baït-Bill » ou « Boët-Bill » que l'on connaît. Nos pêcheurs parèrent ce mauvais coup, soit en pêchant eux-mêmes sur la côte le hareng qui leur était nécessaire, soit en lui substituant définitivement le bulot. Les petits pêcheurs terre-neuviens qui venaient vendre en rade de Saint-Pierre la boëtte en furent les seules victimes. Aussi le parlement de Saint-Jean fut-il obligé, dès 1889, d'amender le « Baït-Bill » en autorisant la vente de la boëtte, moyennant le paiement d'un droit d'un dollar par tonneau de jauge. Mais nos pêcheurs, qui n'avaient nulle confiance, cessèrent de s'approvisionner auprès des Terre-Neuviens.

Le « Baït-Bill » n'avait pas réussi, il fallait trouver autre chose ; ce fut le homard qui en fournit le prétexte.

Les autorités terre-neuviennes — toujours soutenues par le Gouvernement britannique — émirent la prétention de nous interdire d'avoir des homarderies dans l'île, sous le fallacieux prétexte que les traités d'Utrecht et les suivants ne nous accor-

daient que le droit de pêcher le poisson, et non le homard qui est un *crustacé* ! Elles omettaient tout simplement le droit de pêche *exclusif* et d'installation à demeure que nous étions les seuls à posséder sur le « French Shore ».

C'était là une source incessante de difficultés et d'incidents que les Gouvernements français et britannique avaient bien du mal à endiguer. D'ailleurs, au fur et à mesure que grandissaient les prétentions de nos rivaux, nos armements pour le « French Shore » diminuaient en quelque sorte corrélativement.

Cette situation que fait ressortir le tableau¹ que nous donnons ci-après, résultait d'un certain nombre de causes, étrangères à l'hostilité des Terre-Neuviens : l'extension de la pêche sur le Grand Banc, la diminution du rendement de la pêche sur le « French Shore », sans parler de modifications provenant des conditions thermiques des eaux entraînant une fonte plus tardive des glaces, et rendant plus difficile l'accès des havres de la côte est. Tout ceci jouait contre nous, et diminuait le rendement de nos pêcheries.

Années	Nombre de places occupées	Nombre de bâtiments	Équipages
1894	14	15	649
1895	14	15	662
1896	12	14	586
1897	10	10	451
1898	10	10	416
1899	7	7	341
1900	8	8	363
1901	8	8	353
1902	6	6	307
1903	5	6	248
1904	6	6	326

¹ Nous empruntons ce tableau comme le précédent, à l'ouvrage de M. BRONKHORST, *op. cit.*, pp. 17 et 18.

Ces résultats de la pêche à la morue étaient, comme on le voit, décourageants. Nos armateurs métropolitains et saint-pierrais ne seraient pas arrivés à couvrir leurs frais, sans l'appoint que leur apportaient les homarderies.

C'est à cette situation que mit fin l'accord franco-anglais du 8 avril 1904. Mais nos pêcheurs saint-pierrais ou métropolitains ont toujours le droit de pêcher le long de la côte. Ils sont par contre obligés de revenir à Saint-Pierre, ou de procéder en mer, à bord de leurs bateaux, à toutes les opérations de préparation et de conservation consécutives à la pêche.

Quant à la perte¹ même du « French Shore » pour nos îles, elle s'est produite à une période de déclin, à un moment où des malheurs de toutes sortes frappaient notre population de pêcheurs. Ils allaient connaître une série de malheurs de nature à entraîner et qui ont effectivement entraîné la décadence, puis finalement la disparition de l'armement local saint-pierrais.

L'abandon de nos droits sur le « French Shore », en dehors de la perte, certes importante des homarderies, n'a pas été aussi préjudiciable² à nos nationaux, qu'on pouvait le

¹ Ce que nous avons effectivement perdu, c'est le monopole de la pêche, d'établissement et de séchage à terre sur 800 kilomètres de côtes, à l'Ouest et au Nord, et sur une largeur d'un mille. La convention passée par la France avec l'Angleterre, le 8 avril 1904, consacre l'abandon de nos droits exclusifs sur le *French Shore* dans les mêmes conditions que les habitants de Terre-Neuve, en restant soumis aux règlements locaux en vigueur. En échange de cet abandon, la France obtint les îles de Los sur la côte de Guinée, en face de Conakry, un point de débarquement sur la Gambie, et une rectification de frontière entre le Niger et le Tchad. Cette convention très vigoureusement combattue à la Chambre des Députés, notamment par M. DESCHANEL (voir *L'Officiel* des 4, 9, 11 novembre 1904), a été ratifiée le 9 décembre 1904.

² Nous constatons que notre appréciation rencontre celle de M. H. DE PENFENTENYO, *L'Industrie morutière*.

« Quand cet accord intervint, le *French Shore* était pratiquement

craindre en 1904. On sait que pour compenser la fermeture de ces établissements et la privation de toutes nos installations à terre, le Gouvernement britannique mit à la disposition du Gouvernement français, une somme globale de 1.375.000 fr., qui furent répartis, sur les bases proposées par une Commission spéciale d'arbitrage, entre 445 armateurs, pêcheurs et marins français.

abandonné. A notre connaissance, il n'y avait plus, dès 1904, qu'un seul navire travaillant à la côte : *Le Président !* »

Cet accord fut-il heureux ou malheureux pour notre armement à la grande pêche ? C'est une question qui a été diversement appréciée.

DEUXIÈME PARTIE
DÉCADENCE ÉCONOMIQUE

CHAPITRE V

Ruine de l'Armement local

Avant d'examiner les causes particulières et diverses qui ont ainsi influé sur l'armement local saint-pierrais, rappelons cette vérité, d'ordre général, qui est par trop souvent oubliée : le caractère extrêmement particulier de la pêche maritime, qui est une industrie essentiellement variable et irrégulière.

A la différence des autres industries, la pêche dépend d'un certain nombre de facteurs imprévisibles qui la rendent tout à fait aléatoire : temps, saison, abondance ou rareté du poisson, variété des espèces, etc. La production de morue pour un nombre sensiblement égal de bâtiments peut varier du simple au double d'une année à l'autre. Les risques sont tels que deux mauvaises années peuvent ruiner un armateur.

Nous laisserons donc de côté les causes d'ordre général qui ont amené une crise de l'armement français (métropolitain), crise qui dure toujours, pour nous restreindre à celle de l'armement saint-pierrais, dont les débuts sont d'ailleurs bien antérieurs à la guerre.

Les causes plus spécifiquement saint-pierraises du déclin et de la disparition de cet armement colonial, sont au nombre de quatre que nous examinerons séparément :

- a) Les nombreux naufrages des années 1903 à 1908 ;

b) Les mauvaises pêches qui, au cours de cette même période, se succèdent pendant plusieurs années ;

c) La Grande Guerre de 1914 à 1918, avec toutes les perturbations économiques qu'elle a entraînées à sa suite ;

d) Enfin l'avènement des grands chalutiers, qui coïncidant avec la vague de dépression que nous étudions, en a accéléré le mouvement au lieu de l'arrêter comme cela aurait dû se produire.

a) *Les naufrages de 1903 à 1908.* — Nous avons vu dans un chapitre précédent, que l'armement saint-pierrais a été autrefois on ne peut plus florissant. Nous avons vu qu'il a commencé à décroître à partir de 1902 pour disparaître totalement pendant la guerre. Les navires armés pour la pêche étaient gréés en goëlettes, sauf une ou deux goëlettes à hunier et une demi-douzaine de sloops ou cotres. Tous ces bateaux étaient désarmés pendant l'hiver, dans le port de Saint-Pierre. Quatre-vingts à quatre-vingt-dix pour cent des équipages étaient recrutés en France et transportés dans l'île, au commencement de chaque campagne pour l'armement de ces bateaux ; le reste était pris dans la colonie.

Nous avons dit que la flottille saint-pierraise n'a fait que décroître à partir de 1903 avant de disparaître entièrement. Pour illustrer ce que nous venons de dire, nous croyons utile de reproduire ici un tableau qui donne le mouvement complet de l'armement métropolitain et saint-pierrais :

Années	Armement Métropolitain			Armement Saint-Pierrais		
	Voiliers	Effectifs	Chalutiers	Effectifs	Voiliers	Effectifs
1900	195	5.918	—	—	196	3.259
1901	206	6.214	—	—	203	3.606
1902	219	6.774	—	—	207	3.925
1903	235	7.474	—	—	163	3.178
1904	226	6.949	—	—	151	2.702
1905	216	6.734	—	—	101	1.815

Années	Armement Métropolitain			Armement Saint-Pierrais		
	Voiliers	Effectifs	Chalutiers	Effectifs	Voiliers	Effectifs
1906	218	6.695	—	—	105	1.911
1907	212	6.630	8	215	71	1.214
1908	227	6.785	7	197	55	970
1909	214	6.454	26	797	40	720
1910	215	6.098	17	520	52	985
1911	233	6.704	8	255	49	887
1912	240	6.838	12	379	40	738
1913	235	6.820	15	517	29	554
1914	227	6.678	21	740	24	—
1915	71	2.133	—	—	1	—
1916	81	2.470	—	—	—	—
1917	53	1.218	—	—	—	—
1918	56	1.348	—	40	—	—
1919	59	1.851	1	1.340	—	—
1920	74	3.337	38	1.208	—	—
1921	100	3.207	32	1.191	—	—
1922	111	3.495	30	1.172	—	—
1923	126	3.980	28	1.225	—	—
1924	129	4.034	29	1.171	—	—
1925	125	—	28	—	—	—
1926	125	—	27	—	—	—
1927	100	—	39	—	—	—
1928	97	3.081	47	1.954	—	—
1929	89	2.871	44	1.920	—	—
1930	75	—	43	—	—	—
1931	61	—	37	—	—	—
1932	54	—	39	—	—	—
1933	54	—	37	—	—	—
1934	44	—	37	—	—	—

Nous voyons certes par ce tableau que le nombre des voiliers métropolitains a sensiblement diminué. Il avait, du fait de la guerre, subi une très sérieuse attaque. Il avait commencé à se relever à partir de 1921, mais dès 1928 la chute reprend de plus belle. Quant à nos voiliers saint-pierrais, c'est une chute verticale depuis 1907, pour disparaître complètement en 1915 : la dernière goélette appartenait à la Société Morue Française et portait le nom de *Péricle*s.

Les naufrages ont constitué la première et l'une des plus

importantes causes de la ruine de notre armement local. Les années 1903-1904 et 1906 ont été particulièrement funestes à notre armement colonial, car les goélettes perdues n'ont pu être remplacées aux mêmes conditions de prix. Il en a été de même pendant la Grande Guerre avec les navires torpillés qui étaient assurés par le gouvernement. On recevait juste le montant de l'assurance qui était 4 à 5 fois inférieur au prix auquel on pouvait remplacer ce navire.

Enfin, voici un tableau indiquant fort bien l'importance des naufrages :

Années	Nombre Goélettes	Naufrages	%. Naufrages
1901	203	5	2,7
1902	207	12	5,8
1903	163	23	12,6
1904	151	24	15,9
1905	101	5	5,0
1906	105	17	16,2

b) *Les mauvaises pêches.* — Pendant cette même époque, la pêche, d'année en année, devint plus mauvaise. Voici un tableau qui, mieux que tout commentaire, indiquera cette décroissance :

Années	Moyenne de la pêche en quintaux
1900	2.009
1901	1.829
1902	1.945
1903	975
1904	820
1905	1.225
1906	1.289

c) *La Grande Guerre.* — Cette cause a joué autant pour l'armement métropolitain que pour l'armement local, si nous nous reportons aux chiffres des années 1913-1914 et 1915.

L'armement métropolitain qui accusait en 1913 : 235 voi-

liers avec un effectif de 6.820 hommes, donne en 1914 : 227 voiliers montés par 6.768 marins, et enfin en 1915 : 71 navires avec un effectif de 2.133 marins.

Nous avons dit plus haut que la courbe de l'armement métropolitain est remontée en 1921, pour redescendre en 1924 (voir tableau ci-dessus).

Quant à notre armement saint-pierrais, c'est la chute brutale la plus complète.

En effet, nous voyons que pour l'année 1913 notre tableau porte 29 voiliers; en 1914 il y en a encore 24. Enfin en 1915 nous ne voyons figurer qu'un seul et unique voilier dans la partie de notre tableau affectée à l'armement saint-pierrais. Depuis lors, plus rien.

Les marins de nos côtes de l'Atlantique, comme d'ailleurs les marins saint-pierrais, furent mobilisés pour la plupart pendant la guerre. Par voie de conséquence, nos goëlettes durent désarmer et abandonnées, pourrissent dans le barachois.

Au retour de la Paix, nos armateurs furent dans l'incapacité, avec les faibles ressources dont ils disposaient, de reprendre l'armement de nouvelles goëlettes. La guerre leur avait porté le coup de grâce.

C'est la disparition complète de l'armement colonial à la grande pêche.

Que le lecteur ne conclut pas à l'abandon absolu par nos populations, de tout bâtiment servant à la pêche.

Cette disparition de notre flottille de voiliers n'affecte que la pêche sur les bancs. Nos pêcheurs saint-pierrais vivent encore de la pêche côtière. Ils ont, pour s'y adonner, un armement moderne ; ce sont les doris et warys à moteur avec lesquels ils peuvent encore vivre, quoique fort modestement.

d) *Avènement des grands chalutiers modernes.* (Emploi).

— Dans le tableau¹ que nous avons donné précédemment, nous voyons apparaître dans les statistiques consacrées à l'armement métropolitain, le nombre des chalutiers affectés à la grande pêche qui va croissant jusqu'en 1914, année de la guerre. De 1914 à 1920, c'est le vide complet. Nos chalutiers qui ont disparu de ces statistiques n'ont point abandonné la surface des mers. Ils ne pêchent plus la morue ; ils chassent le sous-marin ennemi, à moins qu'ils ne soient de simples dragueurs ou poseurs de mines.

Si nous nous référons à notre même tableau, nous voyons apparaître 1 chalutier en 1919, puis 38 en 1920, pour atteindre 47 en 1928 et s'arrêter à un chiffre quasi stationnaire de 37 en 1931. Signalons encore cette particularité que si les chalutiers, de 1920 à 1931, n'ont pas augmenté en nombre comme on aurait pu s'y attendre, ils ont crû singulièrement en tonnage et en puissance, ce qui leur donne un rayon d'action de plus en plus considérable.

L'expérience a démontré que l'exploitation des petits chalutiers² dont le tonnage oscillait entre 70 et 100 tonnes, était peu intéressante.

Ils ne réussissaient que difficilement à couvrir leurs frais. Ils ne pouvaient, en effet, tenir la mer par les gros temps qui se produisent sur les bancs dans l'arrière-saison, et la durée de leur pêche s'en trouvait réduite d'autant. Ils étaient, d'autre part, obligés de revenir fréquemment à Saint-Pierre pour y déposer leur pêche et s'y ravitailler ; ils perdaient ainsi un temps précieux au moment où le poisson donne, et consumaient en route une quantité importante de charbon. D'une façon générale, il est reconnu d'ailleurs que les frais

¹ Voir *supra*, p. 86.

² C'est en 1904 comme on le sait, que les premiers chalutiers à vapeur firent leur apparition sur les Bancs de Terre-Neuve.

d'armement, d'entretien d'équipage et des engins et appareils de pêche, et, dans l'ensemble, tous les frais généraux, sont proportionnellement plus élevés pour les petits bâtiments.

Après la guerre, le cours élevé de la morue a décidé les



Un chalutier type *Saint-Martin Légasse*

armateurs à envoyer sur les bancs des chalutiers de tout tonnage, mais cette fois encore, le rendement des petites unités, quand il ne fut pas déficitaire, fut nettement inférieur à la moyenne des autres.

Aussi maintenant, les armateurs s'orientent de plus en plus vers des chalutiers type *Saint-Martin Légasse* dont les spécifications générales sont les suivantes :

Longueur : 65 mètres, largeur : 10 mètres, creux : 4,99 m, jauge brutes : 1.220 tonnes, portée : 1.450 tonnes, moteur : Atlas Diesel Polar, vitesse : 10 nœuds, équipage : 50 hommes.

Ces navires offrent, au point de vue de la sécurité de la navigation toutes garanties. Construits en acier, ils possèdent

T.S.F., radio-goniomètre, sondeur électrique ; ainsi le capitaine peut, à tout instant, se rendre compte exactement de sa situation.

De plus, les tout derniers chalutiers de la Société Morue Française peuvent, possédant à bord un poste à ondes courtes et à ondes longues, communiquer directement avec la France.

Les armateurs sont divisés sur la question de savoir s'il faut préférer le voilier au chalutier. Dans certains ports, particulièrement dans les ports où pendant longtemps, les seuls bâtiments armés pour Terre-Neuve ont été des voiliers (Fécamp, Saint-Malo), le plus grand reproche, inavoué sans doute, que l'on a fait au chalutier, lors de son apparition, a été d'être la nouveauté et de représenter la nouvelle école. Il faut cependant reconnaître, que le rendement moyen d'un chalutier est le quadruple et parfois le quintuple d'un voilier.

En effet, la pêche moyenne d'un voilier peut être estimée de 4 à 6.000 quintaux, alors qu'un chalutier peut rapporter de 20 à 25.000 quintaux et qu'un grand chalutier, peut revenir des bancs avec 35.000 quintaux de morue.

De plus ces résultats sont obtenus dans des conditions plus humaines et moins dures pour les pêcheurs des chalutiers ; le matelot du chalutier restant toujours à bord, est beaucoup moins exposé ; sa nourriture est plus variée, plus fraîche et plus saine ; enfin, il est installé plus confortablement que son camarade du voilier.

Nous venons de montrer les avantages indéniables, certes, de la substitution du gros chalutier à nos goëlettes antiques. Quelles ont été les répercussions de cette évolution vis-à-vis de nos îles de Saint-Pierre et Miquelon ? Ont-elles été heureuses ou malheureuses ?

C'est un fait certain que les armateurs métropolitains recherchent tous les moyens d'éviter des relâches à Saint-

Pierre ou dans les ports canadiens de Sydney ou d'Halifax. De là la tendance qui se manifeste d'armer pour la grande pêche des chalutiers dont le tonnage est toujours allé en croissant, munis de moteur ayant un approvisionnement liquide suffisant pour une campagne de cinq mois.

Dès que la pêche leur aura permis de remplir plus ou moins leurs cales, ces chalutiers rentreront en France pour livrer le produit de leur pêche et repartiront pour une nouvelle campagne.

Cette évolution est la conséquence d'une idée qui paraît dominer dans l'esprit des armateurs : fuir le Canada, source de dépenses considérables et où nous sommes sous la menace

du « Bill Hazen », loi qui enlève théoriquement la faculté de s'approvisionner dans les ports du Dominion, fuir Saint-Pierre où de nombreux déboires sont survenus aux armateurs en raison de la mauvaise organisation de ce port, de ses dangers de mouillage, sans parler des droits onéreux perçus par la colonie.

Examinons, par le détail, les raisons de cette double attitude des propriétaires de chalutiers. Ce n'est pas sans raison qu'ils veulent éviter les ports canadiens. En effet, en dehors du coût élevé des réparations payées pour les bateaux qui relâchent à Halifax ou à Sydney, nos armateurs vivent toujours là-bas sous la menace du Bill Hazen.

Jaloux des lauriers qu'a conquis Terre-Neuve avec le



Le chalut va être viré à bord



La préparation du poisson à bord d'un grand chalutier

« Baït Bill », la nouvelle Ecosse a voté une loi le « Hazen Bill » portant interdiction aux navires de pêche étrangers, n'ayant pas de traités spéciaux avec l'Angleterre et le Canada, de se

ravitailer dans les ports canadiens, et même d'y débarquer ou d'y embarquer des membres de l'équipage ou des passagers. Nos chalutiers charbonnent fréquemment à Sydney et à Halifax, s'y ravitaillent en gasoil et vivres frais à de meilleures conditions qu'à Saint-Pierre, mais c'est là, rappelons-le encore, une simple tolérance, et nous serons toujours sous la menace d'un changement d'attitude, tant que le « Bill Hazen » ne sera pas retiré.

S'il en est ainsi pour les ports canadiens, que dire de Saint-Pierre dont le port est merveilleusement bien placé pour servir de relâche et de base de ravitaillement à tous nos bateaux : voiliers (métropolitains) ou chalutiers qui pratiquent la grande pêche dans ces régions de l'Atlantique Nord.

De bonnes mesures de police appropriées, auraient facilement raison du trouble que cause à nos marins l'usage immodéré des boissons alcooliques. Ce grief est peu sérieux, car il est facile de le faire disparaître presque du jour au lendemain.

Quant aux deux autres, ils sont d'importance. L'accès du port de Saint-Pierre comme du Barachois ne sera pas possible à nos chalutiers modernes quand ils sont chargés, ni à des bateaux d'un fort tonnage, tant que les travaux d'approfondissement et de dragage suffisants n'auront pas été accomplis.

Comment rendre le port de Saint-Pierre accessible à nos grands chalutiers, et permettre aux grands trois-mâts voiliers de s'y radouber à l'occasion ? C'est une question importante que nous verrons par la suite à propos des travaux du port de Saint-Pierre¹.

Reste la question des droits de toutes sortes si élevés qui

¹ V. *infra*, p. 105.

frappent tous nos navires relâchant à Saint-Pierre. Au cours de la période de prospérité que traversaient nos îles, grâce au commerce de l'alcool avec l'Amérique sèche, ces droits étaient déjà presque prohibitifs.

Que dire depuis l'abolition de la loi Volstead, et depuis la crise économique générale. Voici ce qu'écrivait à ce sujet M. Bronkhorst en août 1927 :

« La question des tarifs excessifs du port de Saint-Pierre intéresse particulièrement les armateurs de chalutiers, les voiliers ayant une tendance de plus en plus marquée à s'affranchir des escales dans la colonie.

» Ces taxes sont les suivantes :

» 1° Droit de navigation : 4,50 fr. par tonneau de jauge et par an.

» 2° Droit d'aiguade : 250 francs par navire et par an.

» 3° Droit de pilotage : 300 francs par escale.

» 4° Droit sur le sel mis à terre ou transbordé (4,50 fr. la tonne).

» 5° Droit sur la morue mise à terre ou transbordée (1,50 fr. par 100 kg).

» 6° Droit de patente.

» 7° Droit de débarquement aux cales et quais.

» 8° Droits locaux de consommation sur les approvisionnements qui sont en magasins à destination du ravitaillement des navires.

» On évalue l'ensemble de ces taxes à 20.000 francs par an pour un chalutier. La situation financière particulièrement brillante de la colonie ne les justifie plus.

» Il faut ajouter que les produits de toutes sortes et de toutes provenances exportés de la colonie à destination de la France, des colonies, pays de protectorat, territoire à mandat ou pays étrangers sont soumis à un droit de sortie dont

le tarif unique est fixé à 2 francs par 100 kilos. Toutefois, ce droit est réduit de 0,50 fr. pour la morue de provenance locale.

» Ces droits et taxes pourraient être diminués sérieusement, dans l'intérêt des armateurs des chalutiers, comme dans celui de la colonie qui, en agissant ainsi, tend à éloigner les navires pêcheurs qui seuls pourraient lui donner l'occasion de voir s'ouvrir pour elle une nouvelle ère de prospérité.

» L'armement, réclame en outre, la création à Saint-Pierre d'un entrepôt de douane semblable à ceux de la métropole et permettant d'emmagasiner, sans avoir à payer de droits, les marchandises destinées aux navires pêcheurs.

» Une délégation des armateurs aux grandes pêches s'est rendue au début de l'année 1926, au Ministère des Colonies pour insister sur l'urgence absolue qu'il y aurait à effectuer sans tarder l'approfondissement du Barachois en général, et, en particulier, de la passe y donnant accès, l'entrée de ce bassin étant à peu près impossible pour les chalutiers modernes. D'ailleurs, piers ou quais, slipways, balisage et signalisation sonore, tout est à faire dans ce port, qui est le port français des bancs de Terre-Neuve ; il est en effet paradoxal de constater que toutes les taxes que nous avons énumérées ne sont affectées, qu'en minime partie, à l'amélioration du port. Les principaux usagers, en l'espèce nos armateurs, demandent donc, en outre, que le port de Saint-Pierre soit rendu autonome et que l'administration en soit réservée à un groupement représentant les usagers armateurs et pêcheurs, afin que les ressources venues de la grande pêche soient exclusivement consacrées à l'amélioration du port. Ils font remarquer en outre, que la protection indirecte qui leur serait ainsi accordée ne grèverait aucunement le budget national. »

M. Bronkhorst qui est un fonctionnaire spécialisé dans

les questions de pêche, puisqu'il est administrateur de l'Ins-
cription Maritime, nous fait ainsi toucher du doigt les raisons
pour lesquelles l'emploi des chalutiers n'a pu et ne pourra
être d'aucune utilité à l'économie saint-pierraise, tant que
n'auront pas été résolus les trois problèmes de l'accès du port,
de la possibilité d'y entreposer de la morue comme des mar-
chandises, et enfin d'une taxation modérée, qui ne soit pas
un épouvantail pour les armateurs.

Mais tout ceci est un problème de gouvernement, et relève
de la Haute Administration, voire du Parlement ; la bonne
volonté des intéressés ne saurait y suppléer.

Nous sommes ainsi amenés à examiner quelle a été et
quelle est encore la politique économique de l'Administration
à l'égard de notre colonie de l'Amérique du Nord.

CHAPITRE VI

La politique économique de l'administration

Nous aurions pu consacrer un volume à cette seule question. Cela aurait pu être l'occasion de réquisitoires faciles contre l'administration.

Inutile de dire que la présentation de notre travail s'en serait ressentie ; nous aurions pris allure de pamphlétaire, alors que les faits parlent d'eux-mêmes. Il suffit de les exposer en toute simplicité pour que le lecteur juge que s'il y a eu des erreurs impardonnables, elles sont pourtant réparables ; il y a toujours la possibilité de procéder, sur le plan économique saint-pierrais, à un de ces rétablissements de situation dont on est si coutumier en France, et, pour dire toute notre pensée : rétablissement sur lequel on compte trop souvent.

Des nombreuses interventions de l'Administration dans l'économie saint-pierraise, nous ne retiendrons que les trois suivantes qui font l'objet de trois paragraphes distincts :

- a) *L'installation du frigorifique ;*
- b) *Les travaux du port de Saint-Pierre ;*
- c) *La concession d'un service postal.*

a) *L'installation du frigorifique.* — En pleine guerre, en 1917, pour assurer le ravitaillement de la population civile comme celui des armées, le gouvernement d'alors eut l'idée de faire édifier à Saint-Pierre un frigorifique destiné à la

conservation des morues pêchées sur les bancs ou sur les côtes (petite pêche). La morue ne devait plus être salée, mais frigorifiée. Ainsi conservée, elle était transportée en France pour y être stockée dans un établissement frigorifique.



Le monumental frigorifique de Saint-Pierre

Inutile de dire que cette série de manipulations, sans même tenir compte de l'amortissement du capital du frigorifique de Saint-Pierre qui a coûté plus de quinze millions, entraînaient des frais coûteux et rendaient la morue d'un prix inabordable. Ce poisson ordinaire devenait plus cher que le moindre saumon. Aussi, une fois les quinze millions dépensés, après s'être rendu compte de l'impossibilité de l'opération, on abandonna purement et simplement le frigorifique.

En 1923, des gens du métier veulent intervenir pour essayer de sauver cette installation.

Ils n'avaient naturellement pas été consultés quand fut

prise la décision de faire construire ce frigorifique, car ils n'auraient pas manqué d'en dissuader l'Administration.

Une société, « La Pêche Française » proposa de l'exploiter suivant un plan rationnel. Son programme est résumé dans une note officielle remise au Ministère des Colonies le 25 mars 1923 :

Frigorifique des îles Saint-Pierre et Miquelon
Exploitation rationnelle et pratique
du Frigorifique des îles Saint-Pierre et Miquelon.

« *Observations.* — Actuellement, l'armement français, en dehors des petits pêcheurs de Saint-Pierre et de l'Île-aux-Chiens, n'est pas outillé pour produire et porter à l'établissement frigorifique de Saint-Pierre-et-Miquelon de la morue fraîche ou de la morue frigorifiée ou en glace.

» Dans ces conditions, tout ce qui concerne l'armement doit pouvoir être déposé et conservé dans l'établissement frigorifique, à l'exclusion de tous autres approvisionnements.

» Le frigorifique pourrait recevoir dès maintenant :

» *Entrée.* — a) La morue fraîche provenant de la pêche côtière ;

» b) Le hareng pêché dans nos eaux territoriales, dans les eaux neutres ou au « French Shore » ;

» c) Le capelan et l'encornet de même provenance ;

» d) Les navires pêcheurs américains et canadiens préparent, chaque année, une certaine quantité de morue en glace. Avec l'autorisation du Gouvernement, le frigorifique pourrait recevoir une quantité assez importante de morue de cette provenance.

» *Sortie.* — e) La morue et une partie du hareng frigorifié seraient expédiés sur les marchés canadiens et américains où l'on en consomme de grosses quantités ;

» f) Le hareng, le capelan et l'encornet, très appréciés, comme boëttes, par les pêcheurs de morues, autres que les pêcheurs-chalutiers, trouveraient facilement leur écoulement parmi les pêcheurs français.

» De plus, le frigorifique pourrait recevoir, par le vapeur postal ou autrement, de la viande frigorifiée provenant du Canada ou des Etats-Unis. Des quantités certainement importantes, se placeraient sans la moindre difficulté.

» Le frigorifique devra produire de la glace.

» La société chargée d'exploiter le frigorifique devra être autorisée à y loger la morue verte et à la faire préparer et sécher mécaniquement, suivant les nouveaux procédés, simples et économiques. Cette morue, ainsi préparée, et provenant en partie de la pêche locale, serait expédiée directement aux Antilles et sur les marchés étrangers.

» Une tonnellerie et un atelier de caissages seraient installés dans l'établissement pour les besoins de la société qui préparerait elle-même les emballages nécessaires pour les expéditions de morues frigorifiées et séchées.

» Deux ou trois poteaux en ciment armé devraient être placés au bout des cales du frigorifique pour pouvoir opérer les embarquements et débarquements de morue, sel, charbon, par fil aérien.

» Il n'est pas à prévoir, quant à présent, l'utilisation de la force électrique pour l'éclairage des communes de Saint-Pierre et de l'île-aux-Chiens, ainsi que des phares à cause de la dépense que nécessiterait cet organisation. ».

Remarquons que dans les observations préliminaires, il est bien dit : « L'armement français en dehors de petits pêcheurs de Saint-Pierre et de l'île-aux-Chiens, n'est pas outillé pour produire et porter à l'établissement frigorifique de Saint-

Pierre-et-Miquelon de la morue fraîche ou de la morue frigorifiée ou en glace.» Ce fut tout le débat.

L'administration compétente, et cette fois, il faut lui rendre cette justice, ne fut pas le Ministère des Colonies, mais le Sous-Secrétariat d'Etat de la Marine Marchande, qui naufragea le projet de la « Pêche Française » au profit d'un homme d'affaires anglais, qui obtient la concession du frigorifique pour une société franco-canadienne créée pour la circonstance.

Les Français furent évincés sous le prétexte spécieux qu'ils n'offraient pas de frigorifier suffisamment de morues. Or, il était nettement établi qu'en 1923, au moment où il s'est agi de confier à un concessionnaire l'exploitation du frigorifique, la flottille de goëlettes saint-pierraises n'existait plus, les chalutiers ne venaient pas à Saint-Pierre à cause du défaut d'accès du port ; comment dans ces conditions approvisionner un établissement de cette importance ! D'ailleurs, le concessionnaire étranger qui fut préféré à nos nationaux, fut dispensé de l'obligation de faire frigorifier de la morue fraîchement pêchée.

Comment fut accordée cette concession ? Le rapprochement des dates indique clairement que ce fut un coup préparé à l'avance, puisque des documents officiels, il résulte nettement que l'affaire fut menée rondement, et enlevée en moins de cinq jours :

5 juin. — Décret publiant le Cahier des Charges.

7 juin. — Avis de la Commission des Marchés à la Marine Marchande.

9 juin. — Décret concédant le frigorifique à une société franco-canadienne, dont l'animateur est un Anglais.

C'est dans ces conditions que fut accordée la concession du frigorifique.

Sur la personnalité même de l'opérateur de cette affaire qui était Anglais, voici ce que nous détachons d'une revue spéciale anglaise :

« Gotz Saint-Pierre Fishery Concession.

» A London (Eng.) cable says :

» J. H. Anderson, a Canadian, well known in New-York shipping circles, is in London for the purpose of interesting Anglo-Canadian financiers in a five-year fishing concession, which he is understood to have secured on Saint-Pierre-Miquelon, from the French Government. Andersons' concession is said to be a big one, amounting to a monopoly of the fishing wharfage and storage rights for the island, and it is understood he plans to bring the fish to British and other markets.

» Mr. Anderson is the man who, three years ago, sought a contract from the Ministry of Shipping for the repair of 14 ex-German ships interned in South American waters. The action of the Ministry in sending the ships instead to German firms for repair caused much talk and question in Parliament at the time. »

Quels ont été depuis lors les avatars de la Société franco-canadienne créée ainsi pour les besoins de la cause ? Trois ou quatre ans après, elle abandonnait l'exploitation qui fut reprise par un armateur français.

Notre compatriote français tenta de reprendre avec deux chalutiers le système d'exploitation tel qu'il avait été originellement conçu en 1917 par le Gouvernement à la création du figuratif. Il a abandonné à son tour. De sorte qu'à l'heure actuelle, cet énorme outil qui a coûté à l'Etat français la bagatelle de plus de quinze millions n'est plus qu'une charge pour la Colonie.

Seul le plan présenté en 1923 par la société « La Pêche

Française » était rationnel et raisonnable. Il comportait en plus l'approfondissement du Barachois, ainsi que l'édification d'un slip ; bref, un ensemble de mesures indispensables à rendre le port de Saint-Pierre accessible aux chalutiers et aux gros voiliers (trois-mâts) pour leur carénage. Ce même plan de modernisation du port, de réorganisation de l'île en même temps que l'utilisation du frigorifique, a été repris en 1934 ; c'est le plan Pechelon que nous étudierons plus loin. Nous verrons qu'il n'eut pas plus de succès. La question de l'utilisation rationnelle de ce malheureux frigorifique reste toujours à l'étude.

b) *Les travaux du port de Saint-Pierre.* — Les deux cents goëlettes saint-pierraises qui faisaient autrefois la richesse de nos îles, ont totalement disparu. Comment redonner de la vie à Saint-Pierre ? C'est en faisant de ce port un centre de ravitaillement pour les chalutiers, en y créant un dépôt de charbon et de mazout et en y installant un slip. Enfin, on doit pouvoir faire sécher la morue, soit à la mode ancienne sur des champs de galets qu'on nomme « Graves », soit dans des séchoirs perfectionnés, comme il en existe déjà.

C'est tout ce programme que l'on voulait réaliser quand on entreprit les travaux du port. Comment ces travaux ont-ils été menés ? C'est une page de notre histoire coloniale que nous allons retracer ici, qui est loin de faire honneur à notre Administration, et par conséquent à notre pays, en face de ses rivaux étrangers.

Il y a eu deux programmes successivement appliqués pour les travaux à effectuer dans le port de Saint-Pierre. Le premier, en 1923, prévoyait l'approfondissement du Barachois de 2m. 75 à 4 mètres en moyenne.

La critique la plus raisonnable qui ait été faite à ce dra-

gage du port, effectué ainsi que nous venons de l'indiquer, est qu'il est insuffisant et inutile : quatre mètres de profondeur, c'est trop ou pas assez. Ce n'était pas ce qui convenait pour les chalutiers récents ; il aurait fallu creuser à six mètres au moins. Enfin, l'on s'était lourdement trompé sur la nature géologique des fonds qu'il s'agissait de creuser ; il y avait beaucoup plus de roches dures qu'on ne se l'imaginait.

En 1927, c'est un nouveau programme qui comporte une fosse de cinq mètres, conduisant à un terre-plein « multidigidé » propre à recevoir plusieurs chalutiers. Le seul reproche qu'on puisse faire à ce terre-plein, ce n'est point sa conception, qui est heureuse, mais son emplacement qui l'est beaucoup moins. En effet, il est placé à « l'endroit du port qui est le plus éloigné du centre des affaires ».

Cette observation, on ne peut plus juste, que nous avons pu faire à notre tour quand nous avons visité Saint-Pierre en 1933, émane de M. Pierre Demartres. Il a visité ces îles en 1930 à une époque où elles jouissaient encore de cette prospérité factice que leur occasionnait le commerce des alcools avec l'Amérique sèche.

Inutile de dire que ces changements complets de programme, sans parler des modifications apportées aux devis successifs en cours de travaux, étaient on ne peut plus onéreux. Les nombreux avenants qu'avait fait apporter l'entrepreneur, ne pouvaient y remédier. Tout le monde s'en plaignait. L'entrepreneur n'y trouvait pas son compte, ce qui se conçoit aisément. En effet, nous ne devons pas oublier que les années 1925 et 1926 ont vu se produire la chute brutale du franc, puis la stabilisation de décembre 1926 à 1928, qui n'a fait que consacrer l'élévation du coût de la vie et du prix de toutes les matières premières.

Lors de la concession de ces travaux, l'Administration

locale avait eu soin de s'adresser cette fois à des entreprises françaises. Elle avait écarté systématiquement tous les entrepreneurs étrangers, ne tenant pas à traiter en livres ou en dollars à une époque où la monnaie française était loin d'être stable.

Comment se sont effectués ces travaux « colossaux » pour un petit pays comme Saint-Pierre ? Nous ne chercherons pas à décrire ce que nous avons vu nous-même en 1933 au cours de notre voyage. Nous sommes trop heureux de reproduire ici cette page étincelante et si pleine de verve de M. Pierre Demartres¹ :

« Les devis se sont trouvés insuffisants : l'impression est toujours désastreuse. Il y avait 100.000 mètres cubes de boue à piocher et à charger sur des chalands : les 30.000 premiers mètres cubes de boue ayant cassé les dents à deux dragues amenées de France par morceaux et montées sur place avec cet orgueil qui défie tous les mécomptes, il fallut reconnaître que cette vase était copieusement pralinée de roc et ne céderait qu'à une pioche de puissance exceptionnelle. J'ai vu la drague monstrueuse louée en conséquence au Canada : elle arrive de Toronto et elle est servie par de calmes gaillards qui chiquent, avec la placidité hautaine des grands ruminants, leur indispensable mastic, coiffés du serre-tête à longue visière, harnachés du pantalon à bavette et des gants à crispin que portent avec une athlétique désinvolture tous les ouvriers de l'Amérique du Nord.

» Elle paraît faire d'excellent ouvrage : l'argile silicifiée qui constituait la pierre d'achoppement, elle s'en tape la tête à coup répétés, et l'on a le vertige en la regardant faire : elle aura fini, pense M. Rabeau (le directeur des travaux), d'ici

¹ *Les Terres-Neuves.*

la fin de cette année. Il en coûtera 18 millions à la caisse de réserve ; peut-être 20 ou 21 : on peut admettre que toutes les économies réalisées en sept ans y passeront. C'est dur. Cela provoque des réflexions amères, et comme l'amertume rend injuste, on considère beaucoup moins la besogne abattue par cette drague herculéenne que tel petit bout de quai en ciment qui s'est écroulé tout de suite : « Voilà comme travaillent les « métros » ! Ah ! si les Américains s'étaient chargés de la besogne ! »

La note à payer s'est révélée en effet fort lourde pour le budget local de cette colonie, la plus petite de toutes nos possessions. Elle a dépassé vingt-trois millions ; elle a vidé la caisse de réserve et obéré le budget local.

Quant à l'entreprise française, en l'espèce la Société Générale d'Entreprise, elle n'y a récolté que des mécomptes ; finalement, elle a passé la main à une entreprise canadienne Mac Millan qui vient tout juste d'achever les travaux du port.

Ces travaux ont duré dix ans et fortement endetté la colonie. Tel est, jusqu'ici, le bilan de cette opération.

Sans vouloir engager aucune polémique, qui n'aurait d'ailleurs qu'un caractère purement rétrospectif, nous ne pouvons nous empêcher de rappeler les conseils qui ont été vainement prodigués à l'Administration locale lorsqu'il s'est agi d'établir le premier programme de travaux qui a eu la fortune que l'on sait. L'Administration locale ne voulait prévoir que deux millions. On lui conseilla vainement de s'arrêter au chiffre de sept, et de prévoir un approfondissement plus grand, avec un outillage plus puissant que celui qu'il avait en vue. Si cette vue de gens compétents avait prévalu, on s'en serait tiré avec moins de dix millions, et les travaux eussent été terminés dès 1926.

Nous ne devons pas nous dissimuler que cette somme de sept millions n'aurait pu suffire, étant donnée la dévaluation du franc qui s'est produite par la suite. Mais il y a tout de même de la marge entre les dix millions, mettons même les douze millions qu'il aurait fallu prévoir ; enfin cette dépense aurait été largement compensée par tout ce qu'aurait donné l'ouverture d'un bon port durant une période de prospérité.

Ainsi se termine ce chapitre mémorable des travaux du port. Passons à un autre.

c) *Service postal par vapeur*. — Cette troisième histoire — nous pourrions en donner bien d'autres — sera relatée très brièvement ici. Elle achève de montrer en raccourci que l'Administration française, locale ou métropolitaine, n'a parfois cure de la protection des entreprises françaises au regard des étrangers.

Le service postal des îles Saint-Pierre et Miquelon avec le continent américain, via Sydney et Halifax a été assuré pendant vingt-cinq ans, jusqu'à fin 1927, par un maison française. Celle-ci, trouvant insuffisante la subvention qui lui était allouée, cessa son exploitation à l'expiration de sa concession. La subvention allouée avait été pour ses deux dernières années : 1926 — 400.000 francs ; 1927 — 419.583 fr. 53.

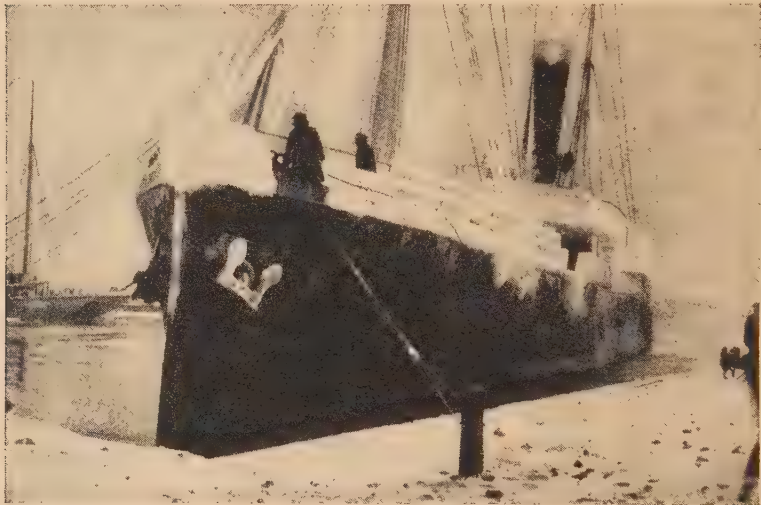
Le gouvernement local qui avait refusé d'augmenter la subvention de l'entreprise française, a traité aussitôt avec une compagnie anglo-canadienne.

Il lui a été attribué, pour son exploitation d'abord provisoire, et d'une durée d'un an, une subvention de vingt-huit mille dollars, soit environ 710.000 francs.

Cette société, qui avait déjà l'avantage de naviguer sous pavillon anglais, ce qui lui permettait de faire des affaires de fret entre les différents ports canadiens, a obtenu du Gou-

vernement, en dehors de la subvention citée plus haut, de nombreux avantages dont voici les principaux :

1° Exemption de droits, non seulement pour un vapeur postal, mais pour deux autres navires de la même compagnie ;



L'ancien vapeur postal français *Pro Patria*

2° Embarquement et débarquement de passagers sur rade, aux frais de l'administration ;

3° Transport de la correspondance de rade sur quai et du quai au bureau de poste et vice versa, aux frais de l'administration ;

4° Tarif des passagers augmenté de près du double. Le tarif du *Pro Patria* (M. F.) (vapeur français), de Saint-Pierre à Sydney, était de dix dollars, celui du *Farnorth* (compagnie anglaise) était de \$ 17,50.

En outre, le tarif de fret appliqué par la compagnie an-

glaise était sensiblement plus élevé que le tarif français précédemment appliqué.

Le premier contrat était considéré par la plupart des maisons de la colonie comme une mesure provisoire permettant d'étudier un projet définitif et de provoquer des offres — en particulier des offres de maisons françaises.

Sans aucun appel d'offres, le gouverneur de Saint-Pierre-et-Miquelon a traité pour cinq ans, avec la compagnie étrangère qui exploitait le service provisoire, et à des conditions encore plus avantageuses pour cette dernière que celles précédemment indiquées. Et le service postal continue sous pavillon anglais !

Tout cela se passe de commentaire.

CHAPITRE VII

La prohibition américaine et le commerce des alcools

Nous avons dit précédemment, dans la partie de notre introduction consacrée à l'histoire de nos îles, qu'au sortir de la grande guerre, l'économie saint-pierraise avait reçu un vigoureux coup de fouet, grâce à la vente des alcools à l'Amérique « sèche ».

Ce sont les répercussions économiques de cette soudaine évolution que nous allons examiner dans ce chapitre.

Cette forme nouvelle de l'activité économique de notre colonie, soulève de multiples problèmes, sur le triple terrain : moral, international et juridique. C'est dire que cette question qui, à elle seule pourrait faire l'objet d'un sujet d'étude, ne saurait recevoir ici tous les développements qu'elle comporte. C'est pourquoi, après avoir montré dans un premier paragraphe comme s'est organisé et a fonctionné ce commerce dans nos îles, nous consacrerons un second paragraphe à un bref examen d'un cas concret.

C'est celui du vapeur français *Mulhouse* qui fut piraté en haute mer par des contrebandiers « Bootleggers » américains. Ce cas d'espèce nous fera toucher du doigt le problème de prétendue morale internationale.

§ 1. OUVERTURE DES ÎLES SAINT-PIERRE ET MIQUELON
AU COMMERCE DES ALCOOLS

Rappelons qu'au moment où les Etats-Unis d'Amérique allaient mettre en vigueur pour le 1^{er} janvier 1920 le « Volstead Act »¹ du 28 octobre 1919, qui le XVIII^e amendement à la constitution américaine, le commerce des alcools étrangers n'était pas libre dans notre colonie.

Par un décret du 8 juillet 1919, le gouvernement français avait étendu à toutes les colonies et aux pays du protectorat autres que la Tunisie et le Maroc, la prohibition d'importation des sucres, mélasses, et alcools étrangers, édictée par le décret du 29 décembre 1917 pour les Antilles et la Réunion.

Le premier décret restrictif du 29 décembre 1917 pris en pleine guerre, se justifiait par les nécessités du ravitaillement général et de la défense nationale, l'Etat ayant monopolisé, ou presque, l'achat des alcools, des sucres, etc. Il s'agissait d'empêcher l'entrée en fraude dans les colonies des Antilles (Guadeloupe et Martinique) et de la Réunion dans l'Océan Indien, des alcools et sucres de provenance étrangère qui auraient été acquis par l'Etat français au prix fort.

Cette mesure qui ne pouvait se justifier que pour des raisons fiscales et non pour les nécessités de la guerre, et qui avait été étendue aux îles Saint-Pierre et Miquelon, empê-

¹ Cette mesure du législateur fédéral américain était le fruit d'une vigoureuse et profonde campagne d'opinion. Dès 1917, en pleine guerre, le Congrès américain avait voté une loi interdisant la vente de toutes boissons titrant plus de 1/2 pour cent d'alcool. Cette disposition, pour devenir loi fédérale, obligatoire à ce titre pour toute l'Union, devait être et elle le fut, par la suite, ratifiée par les législatures particulières des trois quarts des Etats, Membres de l'Union, ce qui fut fait. Voir pour plus de détails la *Revue du Droit public et de la Science politique*, année 1933, p. 221 : « Autour du XVIII^e Amendement de la Constitution des Etats-Unis ».

chait ainsi l'entrée des whiskies et genièvres, de provenance étrangère.

Il fallait, pour lever cette interdiction, accorder une dérogation particulière à nos îles. Ce fut l'objet du décret du 18 avril 1922, préparé par les ministres compétents, transmis par avion à Alger pour être soumis à la signature de M. le Président de la République.

Il est ainsi conçu :

« Le Président de la République Française,

» Vu la loi du 6 mai 1916 ;

» Vu l'article 18 de *senatus-consulte* du 3 mai 1854.

» Vu le décret du 8 juillet 1919 étendant à toutes les colonies et aux pays du protectorat autres que la Tunisie et le Maroc, la prohibition d'importation des sucres, mélasses, et alcools étrangers, édictée par le décret du 29 décembre 1917 pour les Antilles et la Réunion.

» Sur le rapport du Président du Conseil, Ministre des Affaires Etrangères, du Ministre des Colonies, du Ministre des Finances, du Ministres de l'Agriculture, et du Ministre du Commerce et de l'Industrie,

» Le Conseil des Ministres entendu,

» Décrète :

» ARTICLE PREMIER. — Par dérogation au décret du 8 juillet 1919 est autorisée l'importation à Saint-Pierre et Miquelon des wishkies et genièvres d'origine étrangère, sous réserve que la réexportation de ces alcools sur la métropole et les colonies françaises et pays du protectorat autres que la Tunisie et le Maroc est et demeure prohibée.

» ART. 2. — Le Président du Conseil, Ministre des Affaires Etrangères, du Ministre des Colonies, du Ministre des Finances, du Ministre de l'Agriculture et du Ministre du Commerce et de l'Industrie, sont chargés chacun en ce qui le concerne,

de l'exécution du présent décret. Fait à Alger, le 18 avril 1922.
Signé : A. MILLERAND. »

Cette décision de l'exécutif fut transmise par un câblogramme du Ministre des Colonies, n° 22 du 27 avril 1922, et il reçut le même jour la promulgation locale du gouverneur des îles. Nous insistons sur ces détails, pour montrer qu'à l'occasion l'administration métropolitaine ou coloniale, quand elle le veut bien, sait agir avec toute la célérité nécessaire. Elle allait d'ailleurs y trouver son compte dans ce commerce des alcools, car si beaucoup de gens dans la colonie y ont gagné de l'argent, l'administration locale allait voir s'ouvrir devant elle un Pactole, grâce aux recettes inespérées qu'allait réaliser le budget local.

Ce fait ne saurait être contesté, puisque nous avons montré que la caisse de réserve, autant que le budget de nos îles, ont contribué pour plus de vingt-huit millions aux travaux du port.

D'ailleurs, le mouvement général du commerce des vins et spiritueux, comme aussi les recettes de la colonie le prouvent bien.

Nous montrons ci-contre dans un tableau qui va de 1922 à 1928, ce qu'a été ce commerce :

IMPORTATIONS DE SPIRITUEUX À SAINT-PIERRE ET MIQUELON,
DE 1922 À 1928

On remarquera que notre tableau ne part effectivement que de l'année 1922. Cette année-là est celle qui marque une différence accusée avec les suivantes, du fait du développement du commerce de l'alcool. En effet, jusqu'au moment où a été pris le décret qui a rendu libre le commerce des

alcools étrangers, Saint-Pierre ne s'était presque pas livré à ce négoce.

Années	Désignation	Nombre de litres	Sommes en francs
1922	Vins ordinaires	162.119	333.268,—
	Vins de liqueurs	18.381	172.958,—
	Vins mousseux	40	400,—
	Champagnes	97.470	2.896.100,—
1923	Vins ordinaires	494.438	1.144.956,—
	Vins de liqueurs	85.851	678.580,—
	Vins mousseux	Néant.	Néant.
	Champagnes	465.492	10.351.730,—
1924	Vins ordinaires	421.725	973.152,—
	Vins de liqueurs	148.624	1.041.219,—
	Vins mousseux	Néant.	Néant.
	Champagnes	385.768	9.644.200,—
1925	Vins ordinaires	382.740	939.886,—
	Vins de liqueurs	71.595	640.112,—
	Vins mousseux	Néant.	Néant.
	Champagnes	124.238	3.105.950,—
1926	Vins ordinaires	294.469	589.463,—
	Vins de liqueurs	69.292	691.270,—
	Vins mousseux	Néant.	Néant.
	Champagnes	121.333	3.033.325,—
1927	Vins ordinaires	290.729	830.283,—
	Vins de liqueurs	68.693	509.442,—
	Vins mousseux	2.419	48.380,—
	Champagnes	101.947	2.548.675,—
1928	Vins ordinaires	425.761	1.322.378,—
	Vins de liqueurs	84.377	580.879,—
	Vins mousseux	4.061	60.915,—
	Champagnes	81.433	1.930.984,—

Sur la demande de maisons françaises de cognacs, vins, spiritueux, etc., des armateurs ont quelquefois renoncé à aller entreposer ces marchandises à Saint-Pierre. Ce que nous avons vu pour la pêche à la morue sur les bancs, et autrefois au « French Shore », s'est renouvelé ici.

Les bateaux qui livraient ces alcools mouillaient le long des côtes américaines, à plus de quinze milles de la limite des eaux territoriales, c'est-à-dire en haute mer qui est « res nullius ».

En revanche, ils couraient de grands risques, dans ces parages brumeux et souvent tempêteux, et même, par un singulier retour des choses, un risque que l'on pouvait croire à jamais disparu, celui d'être piraté.

§ II. LA PIRATERIE DU « MULHOUSE »

Il était donné en effet à notre époque qui est l'âge de la T.S.F., de voir reparaître des gens qui avaient disparu des mers depuis l'époque déjà lointaine de nos anciens « Boucaniers ».

L'histoire de la piraterie du *Mulhouse* que nous allons conter, n'est pas un fait unique dans les annales de la prohibition. Mais c'est le plus typique à cause de l'importance du chargement enlevé, et du fait que cet acte s'est passé sous l'œil impavide de la douane américaine ; enfin que l'épilogue judiciaire de cette scène de comédie-bouffe qui aurait pu tourner à la tragédie, s'est achevé sous notre molle Provence, après avoir alerté le Tribunal maritime de Brest.

Le 24 juin 1924, le vapeur *Mulhouse* du port de Bordeaux, de 1.900 tonnes avec vingt-huit hommes d'équipage, chargé de 36.404 caisses de champagne, whisky et autres, a été pris à l'abordage par une bande de cinquante flibustiers, presque en face du port de New-York. Comment un tel fait a-t-il pu se produire à l'un des points les plus fréquentés de l'Océan Atlantique ?

Nous donnerons le récit imagé, et pourtant très véridique de cette aventure qu'est l'abordage du *Mulhouse*,

d'après la narration qu'en a donnée à cette époque Pierre Mac Orlan dans son sensationnel reportage *Les pirates de l'avenue du Rhum*¹.

« N'oublions pas que le *Mulhouse* est paisiblement ancré

au large de Fire Island, cependant qu'à terre les agents et le propriétaire d'une des deux maisons exportatrices préparent, en langage chiffré, les « ordres de délivrer » (delivry order) qui permettront aux acheteurs de prendre livraison de leurs achats.

» On ne connaît pas encore le livre de bord du capitaine Ferrero, puisque son navire est en ce moment en route pour revenir, mais on connaît le rapport que ce capitaine déposa à Halifax entre les mains du capitaine de frégate Huau, commandant la station de



Le *Mulhouse* devenu le *Gure-Herria* — armé pour la grande pêche.

Terre-Neuve et d'Islande, à bord de l'avisio *Ville-d'Ys*. Le commandant Huau chargea M. Héron de Villefosse, enseigne de vaisseau de 1^{re} classe, d'enquêter. Les résultats de cette requête, le rapport du capitaine Ferrero et, le récit saisissant de M. Walter James Kimpton, le subrécargue de la maison Masquelier, Miers et Studler, permettent de reconstituer cette scène dont tous les détails sont conformes à tout ce que l'on peut imaginer sur l'aventure marine considérée comme un divertissement littéraire.

¹ Pp. 63 et suiv.

» Un cargo chargé d'alcool crée toujours un événement sympathique sur cette étonnante avenue du Rhum, où les langues sont si sèches qu'elles produisent des étincelles quand elles agissent. Dès le 13 juin, quelques petits bateaux vinrent de la terre, poussés par la curiosité. Ils passèrent et repassèrent devant le *Mulhouse*.

» A deux ou trois milles au Nord du *Mulhouse*, la goëlette *Patara*, qui, dit-on, appartenait à un certain Mc Coy, envoya, dès le 13 juin, son subrécargue pour s'entendre avec le subrécargue de la maison Masquelier. Du 13 juin au 24 du même mois, ce fut une allée et venue continuelle entre le *Patara* et le *Mulhouse*. D'autres clients vinrent également à bord de doris ou de vedettes marchander les prix du whisky et certaines caisses de « black and white ». Le 14 juin, le capitaine du *Patara* vint à bord du *Mulhouse*, accompagné d'un bootlegger.

» Le 17 juin, le *Kickapoo*, un patrouilleur de la douane, vint faire le tour du *Mulhouse* mais n'entra pas en communication avec le bord. Le *Kickapoo* fut remplacé par le *Manhattan* à partir du 22 juin, ce petit bâtiment armé disparut, fait assez troublant, le jour même où le *Mulhouse* fut « piraté ».

» Le 24 juin au matin, le *Patara* lève l'ancre et vient se ranger par bâbord le long du *Mulhouse*. Trois personnes du *Patara* montèrent à bord du vapeur français : un bootlegger, son secrétaire et son caissier. M. Etchverry les fit entrer dans le salon du *Mulhouse* et demanda à M. Kimpton de bien vouloir les assister pour négocier la vente. Les cinq hommes compulsaient les livres, discutaient des prix. L'acheteur prenait des notes quand soudain il posa son stylographe sur la table, sortit un revolver de sa poche, le dirigea sur M. Etchverry en criant : « Les mains en l'air ! »

» Son geste fut imité par le caissier et le secrétaire. Les deux hommes restèrent immobiles devant l'attaque qui les surprenait. La porte du salon s'ouvrit et deux autres hommes armés de revolvers entrèrent dans le salon du *Mulhouse*. M. Kimpton ayant tourné la tête, vit que tous les hublots du salon servaient de cadre à un visage de bandit et à un poing crispé sur la crosse d'un pistolet automatique. Les deux subré-cargues du *Mulhouse*, les mains hautes, regardaient cette scène avec stupeur et, dit M. Kimpton : « Ma première impression fut que toute cette affaire se présentait comme une » farce. »

» Au moment même où les deux nouveaux pirates poussaient les portes du salon, l'un d'eux, probablement surexcité et ayant, comme on dit, « le fusil sensible », pressa inconsidérément la gâchette de son revolver. Le coup partit et le caissier des pirates glissa sous la table en offrant toutes les apparences d'un mort authentique. Je dis les apparences, car il fut rencontré par la suite se promenant à New-York, fumant un gros cigare.

» Ceci restera la partie la plus comique de cette aventure qui fut loin d'être agréable pour l'équipage du bateau piraté. Mais je sens que je garderai toujours un faible pour ce caissier d'un équipage de pirates assez sensible pour s'évanouir au bruit d'une arme à feu. Ah! celui-là, croyez-le, sauve la situation. C'est le personnage tout réalisé pour un roman d'aventures. Marcel Schwob eût aimé écrire la vie de cet homme sensible, pirate probablement par humeur et, ce qui est plus conforme à l'atmosphère de notre époque, caissier de pirate. La délicatesse de ce malandrin, balancé entre le stylographe et le browning, lui permet de tenir dans ce « roman vécu » un rôle qui éclipse totalement celui de ce gentilhomme de fortune, maladroit ou ému, dont le revolver part tout seul.

» M. Kimpton vit le caissier de la marque noire à la tête de mort s'affaisser sous la table, Il ne remarqua toutefois aucune trace de sang.

» Sans plus s'émouvoir de l'attitude de leur compagnon, qui, on le sut plus tard, était sujet à de tels évanouissements, les hommes du *Patara* fouillèrent consciencieusement les deux subrécargues et leur demandèrent où se trouvaient les fusils et les revolvers.

» Cependant que cet acte tragique se jouait dans le salon, voici ce qui s'était passé sur le pont du navire.

» Le 26 juin, dit le capitaine Ferrero et M. Kimpton donne la date du 24, cependant que l'équipage du *Mulhouse* était à ses postes de manœuvre et s'occupait des amarres, il vit le *Patara* l'aborder par bâbord ; la goëlette paraissait contenir sept ou huit hommes d'équipage. Mais les pirates cachés dans la cale surprirent les hommes du *Mulhouse* occupés aux amarres et abordèrent le bâtiment d'un côté, cependant qu'une vedette dont l'arrivée passa inaperçue, lançait à l'abordage du *Mulhouse* une autre troupe de forbans bien armés. Sous la menace des pistolets automatiques ils réduisaient le capitaine et son équipage à l'impuissance.

» Tandis que la bande du *Patara* accomplissait ce coup de force, une étrange flottille se rapprocha du *Mulhouse*, dont les appareils de T.S.F. avaient été brisés. Ce fut d'abord le *Quacco-Queen*, un trois-mâts de Saint-John N.B. Les hommes du *Mulhouse* commencèrent le déchargement de la cargaison au profit des pirates. Ceux-ci parfaitement maîtres de la situation, pressaient la besogne. Ils ne laissaient même pas aux matelots du *Mulhouse* le temps de prendre leurs repas. Après le *Quacco-Queen*, vint la goëlette *Tessie Aubrey*, qui fut chargée par mauvais temps. Le *Mulhouse*, dirigé par les pirates changea trois fois de mouillage sans trop s'éloigner du bateau

de feu de Fire Island. Les goëlettes *M. M. Gardner* et *Mary Conrad*, et le bateau à vapeur *Geneviève*, furent également remplis de la précieuse marchandise.

» Détail curieux, le cutter *Manhattan*, durant ces opérations, passa plusieurs fois, extrêmement lentement, à portée de voix du bâtiment piraté. Les hommes du *Palara* prirent soin de rendre leurs victimes discrètes. Le *Manhattan* remarqua parfaitement le chargement des goëlettes ; mais comme toute cette aventure se déroulait dans les eaux neutres, il ne jugea pas à propos d'intervenir.

» Quand il ne resta plus à bord du *Mulhouse* que 1.231 caisses, le chef pirate s'apprêta à déguerpir. Il avertit toutefois le capitaine Ferrero qu'il lui abandonnait ses 1.231 caisses d'alcool tout bonnement pour l'empêcher d'aborder dans un port des Etats-Unis et de porter plainte.

» Le 3 juillet, les pirates s'embarquèrent dans une vedette à grande vitesse, le *Navy-Away*, qui était attaché à l'arrière du *Mulhouse*. Ils enfermèrent pour cet adieu le capitaine dans sa cabine et l'équipage dans son poste à l'avant. Le chef des écu-meurs s'en alla le dernier. Il avait laissé la bosse entre les mains de deux hommes du *Mulhouse* qui, sous la promesse d'être fusillés comme des marsouins, la lachèrent quand ils entendirent le commandement de : « Let's go ! ». Il ne faut pas oublier que toutes les armes du *Mulhouse* avaient été jetées à la mer.

» Une véritable flottille entourait le malheureux vapeur. Il y avait, outre les bâtiments précédemment nommés, les goëlettes *Catherine-Marie*, de *Nassau*, *Clark-Cockum*, *Maud Thornhild*. La plupart de ces bateaux paraissaient fraîchement repeints et ce détail laisse croire à un rapide maquillage de leur véritable personnalité.

» Pendant les quelques jours que les pirates restèrent à

bord du *Mulhouse*, la vie fut infernale pour l'équipage du vapeur. Les hommes de Walters (?), surexcités par l'alcool, se conduisaient en vrais chiens de mer, emprisonnant les officiers et les subrécargues du *Mulhouse*, brutalisant l'équipage et le contraignant à un travail épuisant. Ils avaient toujours sur les lèvres la menace de mort. Ils occupaient les cabines des officiers. Et là, ils buvaient, se querellaient et chantaient sans se préoccuper de la présence de leurs prisonniers. En manière de plaisanterie, ils mettaient leurs revolvers sous le nez des matelots du *Mulhouse* en leur demandant « si ce parfum leur plaisait ». A d'autres moments, ils riaient et déclaraient qu'ils n'étaient pas si méchants qu'ils en avaient l'air, mais que tout au contraire on devait les estimer comme de joyeux et braves garçons du Seigneur. Pour embarquer la marchandise, ils lançaient les caisses de toutes leurs forces dans les jambes des hommes du *Mulhouse*, et quand ceux-ci protestaient ils leur appuyaient le canon du revolver sur la poitrine en leur disant qu'il suffirait d'un tout petit geste pour que leurs maux fussent terminés.

» Cette bande du *Patara* — en dehors du sensible caissier que l'on avait ramassé « à la cuillère » — était véritablement composée de tout ce que l'humanité peut offrir de plus repoussant. Ils mangeaient comme des porcs. Il fallut cacher le mousse et l'employé de la T.S.F. qu'une brute poursuivait en déclarant qu'il brûlerait la cervelle à l'interprète s'il n'allait le chercher immédiatement. Un de leurs divertissements favoris était de prendre le hublot de la cabine du subrécargue comme cible pour y lancer des bouteilles de bière vides. Ils pillèrent tous les coffres et jetèrent par-dessus bord ce qui ne leur convenait pas. Ils laissaient tourner les treuils à toute vitesse et les arrêtaient brusquement pour les démolir. Le temps qu'ils demeurèrent sur le *Mulhouse* suffit à transformer

ce navire en quelque chose qui se rapprochait fort des meilleurs enfers flottant décrits par les écrivains qui racontèrent les exploits de Gow l'Ecosais, du capitaine Kidd et de toutes les brutes fameuses qui illustrèrent le pavillon noir à la tête de mort bordée en argent.

» Une atmosphère de meurtre enveloppait le *Mulhouse*, le *Patara* et les goëlettes complices. Le deuxième jour de l'occupation du cargo français par les pirates, ceux-ci obligèrent M. Moulin, second mécanicien du *Mulhouse*, et M. Jean Chehu, chauffeur à se rendre à bord du *Patara* pour y travailler. Ces deux hommes remarquent des traces de sang dans la cale ; des douilles de revolver étaient éparpillées sur le plancher.

» Si l'on rapproche ce fait des événements qui se déroulèrent à quelques milles du *Mulhouse*, dans la nuit du 22 juin, avant l'abordage du bâtiment français, à laquelle date les hommes de ce cargo entendirent une fusillade qui provenait du *Patara*, on peut supposer que cette goëlette a été également piratée et que les forbans s'en sont emparés après une lutte sanglante. Le capitaine du *Patara* et son équipage durent probablement travailler comme ceux du *Mulhouse*, sous la menace des revolvers.

» Tel fut le drame qui se déroula en pleine mer, à proximité d'un grand port de commerce, le 24 juin 1924, dans la lumière du soleil et dans un décor si merveilleusement choisi pour notre goût de l'aventure qu'il place cette histoire, désormais confiée aux mains des avocats, en dehors des sanctions normales que notre imagination peut se complaire à rêver. »

Il serait trop long de s'étendre sur toutes les péripéties qui suivirent. Nous sortirions du sujet de notre thèse.

Evidemment, les armateurs portèrent une plainte.

A ce propos, il est intéressant de noter que cette piraterie

ayant eu lieu dans l'Océan, Brest était seul compétent (comme Toulon pour la Méditerranée).

On finit par mettre la main sur un certain Phaff, à Londres, qui se vantait ouvertement de cet exploit ¹. On put l'arrêter à Paris ; mais ayant donné une caution suffisante, il fut remis en liberté provisoire. D'un autre côté ayant pu réussir à se faire établir aux U.S.A. un alibi prouvant qu'au moment de la piraterie il était ailleurs, l'affaire se termina par un non-lieu.

Mais un autre procès devait s'engager entre les armateurs et les assureurs qui refusaient de payer le montant de la cargaison assurée, prétextant que ce cas de piraterie n'était pas couvert par la police d'assurances.

Avant le début du procès, les armateurs demandèrent à M. le professeur Ripert, une consultation ; la voici :

Ce navire chargé de caisses de spiritueux a été attaqué le 24 juin par des pirates, qui ont enlevé la cargaison après avoir emprisonné le capitaine et l'équipage. Il n'a été libéré que le 3 juillet, et a dû, à la suite de ces événements, entrer en relâche à Halifax le 8 juillet.

Il s'agit en l'état de ces faits et sous réserve d'un examen ultérieur quand le rapport de mer et d'autres informations vous seront parvenus, d'examiner le recours que vous pouvez avoir contre vos assureurs tant à raison des facultés que du corps.

I. — La cargaison est assurée par votre police flottante du 18 février 1924 avec application par avenants des 29 avril 1924, 8 mai 1924 et 15 mai 1924. La valeur de l'ensemble a été fixée à 8.928.060 francs, valeurs évaluées de gré à gré avec clause vaille que vaille.

Votre police flottante du 29 avril 1924 est faite aux conditions de l'imprimé du 15 novembre 1919 dont l'article 1^{er} couvre tous dommages arrivant aux choses assurées par « pillage, piraterie et baraterie » (art. 1) et excluant les « prises, saisies, confiscations, ou événements quelconques provenant de contrebande, de commerce prohibé ou clandestin » (art. 5, § 1), et aussi d'émeutes et de vol (art. 5, § 2).

Une clause manuscrite de cette police indique que sur les liquides, spiritueux, liqueurs, whisky en caisse, les avaries particulières maté-

¹ Voir livre de Pierre Mac Orlan.

rielles et/ou pertes ou quantités ne seront garanties que dans les seuls cas prévus à l'article 10 de l'imprimé de la police française.

L'avenant courtier Michelin, du 6 mai 1924, prévoit que les marchandises pourront être livrées en pleine mer. Les autres avenants contiennent une clause semblable.

II. — La première question qui se pose est celle de savoir si la perte des marchandises *rentre dans les risques assurés*.

Cette question doit, à mon avis, être résolue affirmativement par application de l'article 1^{er} de la police couvrant le *pillage* et la *piraterie*, et bien entendu sous réserve des discussions sur les faits.

Les assureurs peuvent essayer d'objecter qu'ils ne couvrent ni l'*émeute*, ni le *vol*, ni d'une façon générale « la *disparition* de tout ou partie des objets assurés pour toute autre clause qu'une fortune de mer ou un événement de force majeure ».

Il faut donc préciser le sens de ces différents risques prévus par la police.

La police sur facultés de 1919 a exclus le *vol* des risques assurés mais elle a maintenu le *pillage*. Le pillage diffère du vol par le caractère de *violence*, les pillards agissent par la force, à main armée. Le caractère de force majeure est évident ; les faits faciles à démontrer, c'est pour cela que le pillage a été maintenu dans la liste des risques assurés.

La *piraterie* n'était pas visée par l'imprimé de 1919. On l'avait déclarée risque chimérique et on avait dit aussi qu'il rentrerait dans les autres cas prévus par la police. (Voy. G^o. R^{IPERT} et A^{UDOUIN}, *Commentaire de la police sur facultés* [Rev. Int. du Droit Maritime, WWWII, p. 6]). Dans l'imprimé de 1922 la piraterie a été rétablie dans les risques assurés.

Piraterie et pillage se caractérise par l'esprit de lucre des auteurs et se distinguent par là de l'*émeute*. Dans le *Commentaire de la police sur facultés*, de G. R^{IPERT} et A^{UDOUIN} il est dit : « Le pillage diffère du vol simple par le caractère de violence ; d'autre part, il est motivé par un pur esprit de lucre et diffère par là de l'*émeute* et du mouvement populaire. Voici un exemple de pillage dont les assureurs répondraient par suite d'un naufrage ou d'une relâche nécessitée par des avaries au navire : on est obligé de débarquer les marchandises à terre ou sur des chalands dans un lieu où il est impossible de les surveiller suffisamment, elles sont pillées par les riverains au vu et au su du capitaine et de l'équipage. Ce n'est pas là le vol, tel qu'il a été prévu dans l'article 5, § 2, pas plus que l'*émeute* ou le mouvement populaire. »

Ce commentaire tira sa valeur de la signature du Secrétaire du Comité des Assureurs Maritimes de Paris. Le cas de pillage du *Mulhouse* est encore plus net que celui qui y est envisagé.

III. — Les assureurs ne pourront opposer la clause qui exclut les

risques assurés, la disparition des objets assurés pour toute autre cause qu'une fortune de mer ou un événement de force majeure.

Cette clause vise en effet uniquement les disparitions dues à des causes inconnues.

Dans l'espèce la preuve de la cause sera faite, et cette cause étant un événement de force majeure, la clause ne jouera pas contre vous.

IV. — Les assureurs pourront-ils se servir de l'article 5, § 1, qui les affranchit de toutes « prises, saisies, confiscations ou événements quelconques provenant de contrebande ou de commerce prohibé ou clandestin » ?

Il y a là un plus grave danger, car les avenants ne suppriment pas cette clause de la police, et cette clause est très générale puisqu'elle vise les événements qui proviennent *de commerce prohibé*.

Mais si cette clause est invoquée contre vous, les moyens de défense ne manqueront pas :

1° Tout d'abord, il n'y a pas à proprement parler commerce prohibé ou contrebande puisque le *Mulhouse* ne devait pas pénétrer dans les eaux territoriales américaines, mais stopper en mer et y livrer sa cargaison ;

2° En second lieu les avenants établissent que les assureurs connaissaient parfaitement le voyage entrepris puisqu'il est stipulé le droit pour les assurés de livrer en pleine mer contre espèces, et que les assureurs ont pris soin de dégager pour responsabilité pour capture, saisie par le Gouvernement américain ;

3° Enfin il n'y a pas de *rapport de causalité* entre le commerce prohibé et la perte des marchandises, car le pillage ne résulte pas du caractère prétendu illégal du transport.

V. — Je ne sais si les assureurs oseront prétendre qu'une police contractée en vue de favoriser des opérations de contrebande à l'étranger est frappée de *nullité*. Il est peu probable qu'ayant signé la police en connaissance de cause ils aient aujourd'hui le dessein d'en plaider la nullité.

S'ils recouraient à ce moyen nous répondrions :

1° Qu'il n'y a pas opération de contrebande quand la livraison des marchandises est faite en pleine mer puisqu'elle pourrait être faite dans un port étranger à proximité des Etats-Unis ;

2° Qu'en admettant même qu'il y ait contrebande, le contrat passé n'est pas nul lorsqu'il a pour but de faire échec non à l'application de la loi française, mais à l'application d'une loi étrangère.

VI. — L'avenant du 6 mai 1924 stipule que la police est conclue *franc d'avaries particulières*, matérielles sauf abordage, échouement, incendie et les cas de délaissement prévus par l'imprimé et il renvoie à l'article 10 de la police.

Cet article 10 de la police, modifié par une clause manuscrite, prévoit que pour les liquides, spiritueux, liqueurs, whisky en caisses, les

assureurs ne garantissent pas les avaries particulières, matérielles, même dépassant les trois quarts à moins que le dommage ne provienne d'un des événements énumérés.

Cette énumération ne comprenant ni la piraterie ni le pillage il est possible que les assureurs invoquent contre vous cet article 10 de la police.

Je ne crois pas qu'ils aient le droit de le faire. Cet article vise en effet les *avaries particulières matérielles* ou en frais et dans l'espèce il ne s'agit pas d'avaries mais de *pertes*. L'article indique il est vrai à côté des avaries « la perte de poids ou de quantité même dépassant les trois quarts » mais les mots *poids* et *quantité* précisent qu'il ne s'agit pas de la perte de l'objet lui-même.

Malgré cette argumentation, étant donnée l'importance du sinistre, il faut s'attendre à ce que cet article 10 vous soit opposé, la discussion sur ce point sera délicate.

D'autre part, comme l'avenant dans la clause franc d'avaries sauf prévoit les cas de délaissement et qu'il y a perte de plus des 3/4 de la cargaison, nous sommes garantis par l'article 12-4.

Je dois toutefois vous signaler que cet article 12-4 renvoyant lui-même à l'article 10, on tentera peut-être de créer sur ce point une confusion contre laquelle je vous mets en garde.

VII. — En ce qui concerne les *dommages causés au corps* par les pirates ou pillards, ils me paraissent couverts par la police sur corps du 27 août 1923 qui est une police de tous risques, et dont l'article 1 couvre le pillage et la piraterie.

Les deux autres polices sont faites franc d'avaries.

Les assureurs essaieront sans doute de soutenir que la police sur corps ne vise pas la délivrance de la cargaison en pleine mer et qu'il y a eu dans ces opérations une participation de l'assuré à un commerce prohibé. La réponse devra être la même qu'en ce qui concerne les facultés. Votre situation est moins bonne en ce que la police ne contient aucune clause semblable à celles des polices sur facultés.

VIII. — Il est difficile de se prononcer pour le moment sur les *avaries communes* par suite de l'entrée en relâche du navire à Halifax. Il faudrait en effet connaître les causes exactes de la relâche. Il ne peut y avoir avaries communes que si le navire était en péril.

Telles sont les observations qui me sont suggérées par un premier examen des polices.

Nous venons de reproduire, avec son autorisation, ce dont nous lui sommes profondément reconnaissant, la consultation donnée le 21 juillet 1924, par M. le professeur Ripert, l'éminent professeur de Droit commercial (terrestre et maritime) à la Faculté de Droit de Paris.

Nous avons montré, grâce au récit de M. Pierre Mac Orlan, le côté pittoresque de l'affaire du *Mulhouse*. La consultation de M. le professeur Ripert en a fait voir tous les aspects juridiques.

Il nous reste à indiquer, sommairement, hélas! quel fut le dernier mot du débat judiciaire engagé entre les armateurs piratés et les assureurs qui ne voulaient naturellement plus assumer la responsabilité du risque de « piraterie » formellement prévu cependant dans les contrats signés par les parties ou leurs mandataires.

La discussion, d'ordre juridique, à laquelle nous aurions pu nous livrer ici, eût été certes, quoique rétrospective, des plus intéressante. L'ouvrage de M. le professeur Planiol¹, continué par M. Ripert, nous offre une base de départ admirable.

C'est la distinction classique entre les obligations simplement illicites naissant d'un contrat dont le but est illicite, des obligations immorales et illicites quand la cause est à la fois immorale et illicite.

Si nous faisons, comme on s'en rend compte, l'application de cette distinction aux opérations faites par les Français qui vendaient *non en Amérique*, mais en haute mer, de l'alcool à des Américains, le contrat serait tout au plus illicite aux yeux de la loi américaine, et n'aurait rien d'immoral et d'illicite en soi.

Bien d'autres points, mais d'un caractère de technicité encore plus marqué, seraient à retenir de cette consultation. La Cour d'Aix, comme nous le verrons par la suite, s'en est très largement inspirée. Mais nous sortirions du cadre normal de ce travail, si nous nous engagions dans cet examen.

Qu'il nous suffise d'indiquer aux lecteurs, que la question

¹ *Traité élémentaire de Droit civil* de PLANIOL et RIPERT, t. II.

pourrait intéresser davantage, dans quel sens se sont prononcés les tribunaux français qui ont eu à juger le procès du *Mulhouse*.

Sur appel d'un jugement rendu par le Tribunal de commerce de Marseille, qui avait d'ailleurs jugé à côté sur un point secondaire, la Cour d'Aix¹ est entrée dans le vif du débat. Elle a déclaré que les conventions passées entre les armateurs et les assureurs n'avaient rien d'immoral ni même de simplement illicite.

Au surplus, a dit encore l'arrêt, les assureurs n'en étaient pas à la passation du premier contrat de ce genre ; ils étaient donc mal venus d'invoquer un tel moyen pour se soustraire à l'exécution de leurs engagements *sciemment* et librement conclus.

Ajoutons que cet arrêt avait été rendu sur conclusions conformes, longuement et fortement motivées du Ministère public.

A ce propos, dans le but d'éclairer la religion de certains moralistes, nous croyons intéressant de reproduire, ici, un passage des conclusions du Ministère public, qui, comme tout le monde le sait, représente l'intérêt général, et est le défenseur de la morale publique :

« Je ne saurais m'empêcher de m'élever contre la prétention qu'ont eue les assureurs, de s'élever en moraliste et de critiquer des opérations commerciales dont ils ne peuvent contester avoir connu la nature spéciale dont ils ont accepté de couvrir tous les risques, attendu que le bénéfice qu'ils en tiraient était appréciable et qu'il en aurait encore été de même cette fois-ci si le chargement avait été entièrement

¹ Aix, 2 février 1926. Société La Morue Française et Sécherie de Fécamp c/Cie Méditerranéenne et autre. *Journal du Droit International*, octobre 1928, pp. 918 et suiv.

liquidé et si le navire était retourné sans encombre à destination.

» Le trafic du *Mulhouse* était, au regard de la loi française — la seule dont nous ayons à assurer l'application — parfaitement licite.

» En effet, l'Angleterre avait tout d'abord organisé, sur une vaste échelle ce commerce prohibé ; elle avait organisé des stations à Bahama, par exemple, d'importantes bases de ravitaillement destinées à faciliter et à intensifier le trafic qui s'opérait ainsi pour le plus grand intérêt de ses nationaux.

» Le trafic se perfectionnant, et sur la demande des acheteurs, on vint, et on vient encore aujourd'hui, le long des côtes, en pleine mer, procéder à ce commerce prohibé. On vient même, paraît-il, Messieurs, jusque dans le port de New-York, participer à ce trafic.

» La France, qui subit une grave atteinte en la personne de ses producteurs de vins lorsqu'intervint cette loi de prohibition, ne pouvait ainsi se fermer un débouché aussi important que celui de l'Amérique, d'autant plus que cela n'empêchait pas nos voisins d'Outre-Manche de continuer leur commerce, et, par un décret du 20 août 1922, notre Gouvernement a autorisé notre possession de Saint-Pierre et Miquelon à importer chez elle des alcools français et étrangers destinés à être revendus aux Américains qui viendraient en faire l'achat.

» Il est d'intérêt national, en même temps que d'intérêt économique, d'aider les producteurs français.

» L'alcool français étant supérieur et en même temps moins nocifs que les alcools de contrebande, que les Américains distillent chez eux clandestinement, d'importantes maisons de commerce et de banques françaises et étrangères financent aux Etats-Unis l'importation des vins et spiritueux,

qui, il ne faut pas l'oublier, constituent une source de richesses inépuisable pour notre pays.

» Cela est si vrai que le budget de notre petite colonie de Saint-Pierre et Miquelon, qui était toujours en déficit accusait en décembre 1922 un excédent de plus de cinq cent mille francs et, à l'heure actuelle¹, de plus de 16 millions.

» Les armateurs ont versé à leur dossier des lettres de remerciements du Gouverneur de la colonie, qui démontrent toute la satisfaction qu'éprouvent les commerçants à l'application de cette mesure... »

Les assureurs formèrent un recours en cassation contre l'arrêt d'Aix ; ils n'eurent pas plus de succès devant la Chambre des Requêtes de la Cour Suprême qui rejeta leur pourvoi².

La question de *Morale Internationale* que les Etats-Unis ont voulu soulever à un certain moment, ne saurait être prise en sérieuse considération. Le gouvernement américain était mal venu de se plaindre des ressortissants étrangers quand ses garde-côtes, chargés de réprimer la contrebande, s'y livraient pour leur propre compte (voir les deux photos ci-dessous, prises par un officier du *Mulhouse*, quelques jours avant la piraterie).

¹ 2 février 1926.

² Cass., req., 28 mars 1928, mêmes parties. *Dall. Hed.*, 1928, p. 287. « L'arrêt attaqué en reconnaissant que la Morue Française, en transportant sur le vapeur *Mulhouse* pour être vendus en eaux neutres, des liquides dont le commerce est absolument libre en France, n'avait pas commis un acte illicite, a déclaré à bon droit que ce caractère ne pouvait résulter d'opérations ultérieures dont ces marchandises auraient été éventuellement l'objet, qu'en décidant par suite que l'assurance de la cargaison était valable, à la seule condition que la situation ait été portée à la connaissance des assureurs, ce qui a eu lieu en l'espèce ; l'arrêt n'a violé, ni les dispositions légales, ni les principes d'ordre public et de droit international. »



Un garde-côte américain chargé de faire respecter la prohibition
s'approche du *Mulhouse*.



... mais il prend livraison de caisses de champagne, gin, etc. !

TROISIÈME PARTIE
EXTENSION DE LA CRISE
LES REMÈDES ENVISAGÉS

CHAPITRE VIII

Troubles aux îles

Nous avons indiqué dans le chapitre précédent quelles avaient été les répercussions heureuses de la prohibition américaine sur le commerce local. Sa suppression devait entraîner et a entraîné effectivement une perturbation profonde dans l'économie saint-pierraise.

Nous avons vu précédemment, dans la description qu'a faite M. Pierre Demartres des travaux du port de Saint-Pierre, avec quelle amertume les habitants de cette ville voyaient disparaître les économies réalisées par le budget local grâce au commerce des alcools.

De plus, chacun se rendait compte, à Saint-Pierre, fin juillet 1933, que les jours du « Volstead Act » étaient comptés, et que cette disposition serait abrogée avant la fin de l'année, ce qui est d'ailleurs arrivé.

C'est dans ces conditions que le chef de la colonie, l'Administrateur¹, fait connaître au public et notamment à la

¹ Depuis 1926, les îles Saint-Pierre et Miquelon n'ont plus à leur tête un Gouverneur, mais un Administrateur des Colonies qui remplit les mêmes fonctions. La mesure prise à l'époque, parut aussi humiliante aux yeux des Saint-Pierrais que la décapitation de nos petites sous-préfectures pour nos petits chef-lieux de province, et n'était nullement motivée pour des raisons d'économie, puisqu'alors le nouveau

Chambre de Commerce de Saint-Pierre, son projet d'arrêté local portant *refonte de l'impôt des patentes*. Ce projet soumis pour avis à cette Chambre, le 4 août 1933, comportait une augmentation sensible des patentes et portait au quintuple l'impôt sur le chiffre d'affaires.

Le procès-verbal de la délibération de cette Assemblée que nous avons consulté reflète les doléances bien motivées de ses membres. L'un d'eux (M. Chartier) fait remarquer que l'augmentation des droits sur les alcools et spiritueux ne pourra que décourager les importateurs saint-pierrais, et favoriser ceux de Saint-Johns (Terre-Neuve), où les droits sont sensiblement inférieurs, sans parler, fait-il remarquer, de la dépréciation des monnaies américaines et canadiennes qui atteint trente pour cent relativement à la monnaie française.

La taxe étant calculée sur les ventes de l'année précédente, il s'ensuivrait que les maisons d'importations verraient le chiffre de patente qu'elles avaient prévu, quintuplé. En se basant sur 1932, une seule maison verserait au Trésor 1.350.000 francs de plus qu'elle n'avait prévu en établissant ses prix de revient. Ce chiffre est assez éloquent.

« D'autre part, il apparaît certain que la prohibition sera abolie à la fin de 1933 ou au début de 1934. »

Un autre orateur (M. Colombani), fait cette judicieuse constatation : « Le commerce de la fraude a nécessité une augmentation considérable du personnel administratif, jadis réduit à sa plus simple expression. C'est en somme la grande usine, qui s'est montée à grands frais pour la production intensive et qui se voit tout à coup arrêtée dans sa marche.

» Enfin, la fraude a, non seulement donné le goût de la

Pactole coulait à gros flots. Le Trésor local en était le principal, et de beaucoup, le plus gros bénéficiaire.

dépense, mais elle a surtout détourné la plupart des jeunes gens de la pêche ; or, la pêche constituait le plus sérieux appoint du commerce local qui de ce fait, devait fatalement s'en ressentir ; la plupart des jeunes gens ont travaillé pour la fraude, et s'ils ont beaucoup dépensé, ce n'est pas le commerce qui en a beaucoup profité. »

Plus loin, M. Colombani dit encore, parlant de l'Administrateur : « Je ne suis pas surpris qu'il vous ait dit que les commerçants de Saint-Pierre seront encore privilégiés, comparativement aux commerçants métropolitains, infiniment plus taxés ; c'est là l'argument massue, qui vient naturellement à l'esprit des métropolitains, qui n'ont pas eu le temps et l'occasion de pénétrer l'âme du commerce à Saint-Pierre.

» Mais, cet argument, qui paraît tout à fait logique, perd toute sa force, quand on établit le parallèle entre les deux commerces.

» Le commerçant français ne vend généralement pas à crédit et n'est pas exposé aux pertes sensibles, telles que les avaries et les dépréciations des stocks, les fluctuations des changes et les risques des mauvais débiteurs. Ces véritables plaies sont l'apanage du commerce de Saint-Pierre, et c'est bien ce qui explique qu'il n'y a jamais eu, à Saint-Pierre, une seule fortune de bâtie dans le commerce local.

» Le commerçant français a aussi l'avantage de vendre avec un profit bien établi et régulier, de s'approvisionner, pour ainsi dire journellement, évitant ainsi les dépréciations de stocks, les grosses mises dehors, et s'assurant un contrôle facile de son commerce. »

Comme on s'en doute, la Chambre de Commerce émit un avis nettement défavorable au projet fiscal que lui avait soumis l'administrateur des îles. Cela n'empêcha point le chef de la colonie de faire voter son projet par le conseil d'admi-

nistration¹, corps mi-élu, mi-nommé qui a remplacé le Conseil Général.

Cette assemblée locale, soi-disant délibérante, qui est composée en majorité de fonctionnaires évidemment nommés et non élus, vota la réforme fiscale à l'encontre des protestations de la minorité composée de tous les membres élus au suffrage universel. Il en résulta nécessairement une vive agitation que l'administration locale aurait dû chercher à apaiser et qu'elle surexcita fort maladroitement.

Voici d'ailleurs comment les choses se passèrent.

La minorité, composée entièrement des élus, après avoir vainement protesté contre l'adoption de ces nouvelles mesures, se retira de la salle des délibérations avant le passage au vote des articles du projet. La majorité, exclusivement formée de fonctionnaires passa outre, elle adopta le projet qui lui était soumis sans aucune modification.

Le peuple, qui suivait passionnément ces débats, se livra au sortir de la minorité de la salle des séances, à quelques manifestations sans portée. Mais quelques jours après, eut lieu un grand débat au sein du Conseil Municipal, au sujet des nouveaux impôts et de leur répercussion sur les finances de la ville.

La foule, enflammée par les discours qu'elle venait d'entendre, se porta en masse devant l'hôtel du gouvernement et poussa quelques cris. Les quelques gendarmes qui constituent l'unique force militaire des îles furent immédiatement appelés et ils arrivèrent à disperser les manifestants sans trop de difficultés. Tout paraissait terminé, mais le lendemain le Procureur de la République, usant de représailles, fit incarcérer quatre Saint-Pierrais récemment condamnés qui devaient pur-

¹ V. *infra*, p. 142, la composition et les attributions de cette assemblée.

ger leur peine à la fin de l'année seulement (et nous sommes le 23 août).

Les esprits s'échauffent. On considère ces arrestations comme autant de provocations. Une délégation vint demander au chef de la colonie d'intervenir pour obtenir la libération des prisonniers qui ne sont pas les fauteurs de ces manifestations. Il s'y refuse. C'est alors que la foule, déçue, se précipite sur la prison, enfonce les portes et libère les prisonniers. L'administration s'empresse d'appeler à son secours, par T.S.F., les deux bâtiments de guerre français, le *d'Entrecasteaux* et la *Ville-d'Ys* qui constituent la division navale en stationnement dans la région des Bancs et de Terre-Neuve. Les deux navires arrivent au plus tôt et s'embossent à l'entrée du port, en grande rade, leurs canons braqués sur la ville, attendant, s'il y a lieu, l'ordre de tirer.

Mais le câble put heureusement fonctionner. Le Ministre des Colonies, prévenu de divers côtés, ainsi que le gouvernement, purent intervenir à temps et donner l'ordre de surseoir à toute nouvelle mesure de rigueur.

D'ailleurs, les fusiliers marins avaient été débarqués, et l'ordre ne pouvait plus être troublé. Tout rentra dans le calme.

A la suite de ces faits, l'administration centrale des colonies et le gouvernement tout entier, qui avaient été grandement émus, décidèrent d'envoyer une mission d'inspection dans nos îles pour étudier sur place l'origine de ces troubles, d'ordre économique, et proposer les remèdes appropriés.

Mais avant d'examiner ce qu'a été l'œuvre de cette inspection, indiquons brièvement ici quelles sont les particularités de l'administration de cette colonie, car c'est là, en grande partie, que réside la cause des troubles qui se sont produits.

ADMINISTRATION DES ÎLES SAINT-PIERRE ET MIQUELON

La haute administration et le commandement des îles étaient confiés autrefois à un gouverneur. Nous avons dit dans un précédent chapitre, que cette réforme ne pouvait se justifier pour des raisons d'économie, puisqu'elle est intervenue au cours de cette prospérité factice due à la prohibition, alors que l'on n'en entrevoyait pas l'abolition. Nous avons même dit que c'était là une des causes des rancœurs des Saint-Pierrais contre l'administration centrale. Un geste de ce genre ne peut qu'affaiblir le prestige de la France dans ces régions où on ne cesse de parler de l'abandon prochain, si ce n'est de la vente, des îles Saint-Pierre et Miquelon.

L'administrateur, qui fait fonction de gouverneur, est assisté du Conseil d'Administration dont nous avons déjà parlé, qui a remplacé le Conseil Général, corps entièrement élu, tandis que le Conseil d'Administration est composé de fonctionnaires et de membres élus.

Le Conseil Général établi dans la Colonie par décret du 2 avril 1885, a été supprimé par un nouveau décret du 25 juin 1897, sur la demande d'un gouverneur inhabile et inactif qui ne voulait avoir de compte à rendre à personne.

Le rétablissement du Conseil Général aurait été une mesure de confiance et de justice ; elle aurait été un de ces gestes symboliques qui ne coûtent rien, et qui font plus pour l'apaisement et la tranquillité publique, que bien de pompeux discours et de vaines promesses.

La composition et les attributions du Conseil d'Administration actuel ont été fixées par le décret du 19 janvier 1926 ; il comprend, sous la présidence du gouverneur, le chef du service judiciaire, le trésorier-payeur, le chef du service de

l'inscription maritime, le chef du service des douanes et cinq membres élus au suffrage universel, dont trois par la commune de Saint-Pierre et un par chacune des communes de Miquelon et de l'Ile-aux-Marins.

Ce conseil comprend en outre quatre membres suppléants élus dans les mêmes conditions, dont deux pour la commune de Saint-Pierre et un pour chacune des communes de Miquelon et de l'Ile-aux-Chiens.

Les attributions de la juridiction administrative sont dévolues à un conseil du contentieux administratif dont la composition a été fixée par un décret du 4 octobre 1906 et qui comprend le gouverneur, ou son délégué, président, le chef du service judiciaire, un magistrat et un fonctionnaire nommés par arrêté du gouverneur.

Pour terminer notre esquisse de l'organisation politique, disons que la colonie des îles Saint-Pierre et Miquelon est représentée au Conseil Supérieur des Colonies, par un délégué élu au suffrage universel pour une durée de quatre ans.

C'est dire que le pays n'a pas, pour ainsi dire, de véritable représentation. La colonie n'a ni député, ni sénateur. D'un autre côté, nous pouvons ajouter, sans craindre d'être démenti, que les manifestations du suffrage universel se produisent à Saint-Pierre dans des conditions de moralité irréprochable qu'on ne rencontre pas toujours dans les colonies.

Il nous semble qu'il y a là une grande atteinte à tous les principes démocratiques modernes dont on se targue en toutes circonstances. Quand on voit avec quel soin, pour ne pas dire quelle ostentation, des régimes étrangers qui n'ont rien de démocratique, demandent à leur peuple d'exprimer leur volonté, on ne s'explique pas comment on peut, en France, ne pas chercher à étudier les moyens d'assurer non seulement aux Saint-Pierrais eux-mêmes, mais à tous les pè-

cheurs qui fréquentent les bancs, la possibilité de voter aux élections législatives, et d'envoyer ainsi au parlement, un représentant qui pourrait formuler leurs revendications.

Disons un mot sur l'organisation judiciaire qui est loin d'être parfaite.

Les îles Saint-Pierre et Miquelon sont divisées en deux cantons de Justice de Paix dont les chefs-lieux sont Saint-Pierre et Miquelon ; à Miquelon, le délégué du service local exerce les fonctions de Juge de Paix.

Le Tribunal de première instance des îles Saint-Pierre et Miquelon siège à Saint-Pierre. Il se compose d'un juge-président qui est en même temps chargé des fonctions de Juge de Paix du Canton de Saint-Pierre, d'un juge suppléant chargé des fonctions de juge d'instruction, et d'un Procureur de la République.

Cette juridiction connaît des affaires civiles, commerciales et correctionnelles et dans certains cas des appels des jugements rendus par les tribunaux de simple police.

La juridiction d'appel est constituée par un tribunal supérieur d'appel de deuxième classe dont le siège est à Saint-Pierre et qui se compose d'un *magistrat président*, qui remplit les fonctions de chef du service judiciaire de la colonie et de deux assesseurs choisis parmi les officiers ou fonctionnaires de l'administration de la colonie.

La voie de cassation est ouverte contre tous les arrêts rendus par le tribunal supérieur d'appel dans les matières civiles, commerciales et correctionnelles dont la connaissance lui est attribuée.

Les fonctions de Procureur de la République près des tribunaux de la colonie sont remplies par un fonctionnaire nommé par arrêté du gouverneur.

Après avoir montré ce qu'est dans ses grandes lignes

l'organisation judiciaire de nos îles, indiquons comment est assurée la police. Malgré son faible effectif elle suffit largement à assurer l'ordre et la tranquillité, en temps normal, étant donné que la population de ses îles est calme et obéissante ; mais au cas de troubles, comme cela s'est produit le 23 août 1933, elle est facilement débordée.

Le service de la police est assuré par le détachement de gendarmerie des îles Saint-Pierre et Miquelon comprenant un adjudant et 7 gendarmes détachés de la métropole. Ce détachement est caserné à Saint-Pierre.

Son commandant remplit en même temps les fonctions de commissaire de police pour l'ensemble de la colonie et il assure en outre les fonctions de vérificateur des poids et mesures.

Il faut ajouter aux forces de gendarmerie les trois agents de police qui figurent au budget de la ville de Saint-Pierre. Les deux autres communes des îles : celle de Miquelon et celle l'Ile-aux-Marins ont chacune un agent.

Ce court exposé montre qu'il y a bien des réformes à effectuer dans l'organisation politique, administrative et judiciaire de nos îles. Nous ne chercherons pas à les indiquer ici, même succinctement, pour ne pas sortir de notre sujet. Ce que nous en avons dit, suffit pour montrer le cadre dans lequel évoluent ces populations si françaises et si dignes d'intérêt.

Les troubles du mois d'août 1933 ont attiré sur nos îles l'attention du pouvoir central. Il a voulu savoir quels étaient leurs besoins économiques et ce qu'il y avait lieu de faire. Nous allons donc examiner ce qu'a été l'œuvre de cette mission.

CHAPITRE IX

Le rapport Mérat

M. l'Inspecteur des Colonies Mérat a été chargé, à la suite des incidents que nous connaissons, d'aller étudier sur place les modifications qu'il y aurait lieu d'apporter à l'économie de nos îles. C'est son rapport que nous allons examiner.

Nous avons pensé préférable de prendre comme base pour cette étude l'examen et la discussion de ce rapport tel qu'il a été présenté au cours de la séance du 20 février 1934 à la Chambre de Commerce de Saint-Pierre, séance qui avait d'ailleurs été présidée par M. l'administrateur, chef de la colonie.

Tout en suivant l'ordre des questions adoptées dans ce rapport, nous grouperons, sous chacune de ces rubriques, toutes les observations relatives à la même question.

La première observation que nous nous croyons tenu de faire, est que de nombreuses questions ont été examinées par M. l'Inspecteur des Colonies Mérat. S'il fallait donner à chacun des points qui ont retenu son attention les développements nécessaires, c'est un volume que nous aurions à écrire ici. En effet, son travail peut être considéré, sous un certain angle, comme un véritable « cahier de doléances » économiques, car tout s'y trouve ou presque, qui intéresse la vie même de nos îles.

Création d'un service d'études des pêches maritimes. —

Cette question, la première traitée, est, nous le reconnaissons volontiers, de très grande importance. Était-elle de première urgence ? Nous n'allons pas ouvrir un débat à ce sujet ; mais nous sommes persuadé que la très grande majorité des membres de la Chambre de Commerce comme de la population saint-pierraise, commerçants ou pêcheurs, ont pensé que la création immédiate de cette institution, accompagnée nécessairement de la création de nouveaux fonctionnaires, ne s'imposait pas de suite. Ce fut en effet, le premier résultat tangible de l'inspection Mérat.

Cependant, nous pensons aussi que ce service est « nécessaire pour assurer une centralisation de la documentation relative à la pêche (technicité et commerce) ».

Enfin, si cette institution est « nationale » et non « locale », comme semble le dire M. l'administrateur, « il n'en résulte aucune augmentation des charges financières de la Colonie ». C'est une raison de plus pour approuver le principe même de ce nouvel organisme d'études.

Mais quelle sera son orientation ? Là-dessus un débat s'est engagé en fin de séance. Un des membres de cette compagnie (M. Chartier), « exprime sa satisfaction de voir M. l'administrateur présider une séance de la Chambre de Commerce, ce qui marque bien ici le désir de l'administration de se tenir en collaboration active et étroite avec le commerce. Il ajoute que les commerçants de Saint-Pierre savent, quand il le faut, sacrifier leurs intérêts à l'intérêt général, c'est pourquoi l'administration peut être assurée de la meilleure collaboration de ceux-ci. Il exprime le regret que lors de l'institution du Service d'Etudes des Pêches Maritimes, l'administration n'ait pas fait appel au concours de personnalités locales ».

M. Le Bolloch, dit-il, « qui a été placé à la tête de ce ser-

vice, a certainement des connaissances théoriques étendues en cette matière ; mais au point de vue pratique, le concours de personnes choisies parmi la population civile aurait pu être sollicité efficacement ».

M. l'administrateur déclare que le Service d'Etudes des Pêches est un organisme purement administratif dont le but essentiel est de centraliser la documentation relative à la technique et au commerce de la pêche. Il existe déjà des organismes consultatifs qui sont la Chambre de Commerce elle-même et le comité consultatif de la pêche locale. Ces organismes ont été appelés et seront appelés à donner leur avis sur les questions intéressant la pêche. Par ailleurs, M. Le Bolloch a reçu des directives générales lui prescrivant de ne pas travailler isolément, mais au contraire, de rechercher le plus possible les conseils et les avis, tant des pêcheurs que des commerçants s'intéressant à la pêche.

Les préoccupations des membres de la Chambre de Commerce nous paraissent on ne peut plus légitimes. Le fonctionnement à Saint-Pierre d'un « Service d'Etudes de Pêches Maritimes » ne pourra rendre de services à la collectivité française tout entière, tant qu'un organisme de ce genre ne sera pas un centre de recherches scientifiques d'ordre théorique et pratique à la fois.

Poussons plus avant l'étude de ce rapport. Il comporte trois grandes divisions : la grande pêche, la petite pêche, et les nouveaux modes de préparation du poisson, que nous étudierons en trois paragraphes distincts.

GRANDE PÊCHE

Sous cette rubrique se trouvent être groupées des questions intéressant plus particulièrement ceux qui se livrent à

la « grande pêche » et d'une façon générale, tout ce qui s'y rapporte. A ce point de vue, l'utilisation du frigorifique qui a coûté quinze millions à la France, était à considérer en tout premier lieu.

a) *Travaux en vue de l'utilisation du frigorifique.* — Le haut fonctionnaire expose à notre compagnie que la réfection des quais aboutissant au frigorifique, l'installation d'un dépôt de boîtes congelées et d'un dépôt de glace naturelle dans le frigorifique, avaient été préconisées par la mission d'inspection comme travaux à faire exécuter d'extrême urgence. Aussi, dès le 9 janvier 1934, sans attendre la séance de ce jour (20 février 1934), et l'avis favorable que la Chambre de Commerce ne manquera pas de lui donner, a-t-il fait toute diligence. Il a saisi de la question le Conseil d'Administration de la colonie, adressé au département une demande de crédit supplémentaire pour l'exécution de ces travaux, sans plus attendre que la situation juridique du frigorifique soit déterminée. Si le frigorifique était concédé, la société concessionnaire rembourserait à la colonie les frais avancés par celle-ci pour la réparation des quais.

A la suite de cette déclaration, la Chambre de Commerce formula à l'unanimité un avis favorable à l'exécution de ces divers travaux.

b) *Installation de conduites d'eau.* — M. l'administrateur expose que l'administration locale envisage l'installation de bouches à eau au quai Amiral Gauchet et aux piers du frigorifique, afin de faciliter le ravitaillement des chalutiers en eau.

Il est évident que ce projet est de nature à porter atteinte aux intérêts des propriétaires de bateaux-citernes. Or, la question qui se pose est de savoir si l'on doit protéger certains intérêts particuliers au détriment de l'intérêt général. Il est

évidemment paradoxal qu'un navire paye le droit d'aiguade, et soit encore obligé d'acheter de l'eau à un citernier.

Après échange de vues, la Chambre de Commerce émet un avis favorable à la réalisation des installations projetées et, en outre, formule le vœu que le droit d'aiguade, seul droit que les navires devront payer lorsqu'ils s'approvisionneront en eau aux installations de l'administration ou de la commune, soit fixé par navire suivant son tonnage, à un taux en rapport avec celui perçu dans les ports d'escale du Canada et de Terre-Neuve.

c) *Installation de tanks à mazout et à gaz-oil.* — Rappelons que cette question que nous avons déjà examinée précédemment, est d'une importance capitale si l'on veut faire de Saint-Pierre une base de ravitaillement pour les grands chalutiers.

Comment faire procéder à l'édification de ces dépôts? Trois solutions étaient possibles, et elles furent, dit l'administrateur, envisagées successivement.

1^{re} solution. — Exécution et exploitation de cette installation par une société métropolitaine. D'après les informations qui sont parvenues du département, M. l'administrateur fait connaître qu'aucune société de la métropole ne paraît décidée à s'intéresser à cette affaire.

2^e solution. — Installation faite par la colonie, la gestion de l'exploitation étant confiée à la Chambre de Commerce. Etant donné le prix élevé de cette installation (1.660.000 francs approximativement), M. l'administrateur expose que compte tenu des ressources dont dispose la colonie, il convient d'écarter cette solution.

3^e solution. — Constitution d'une société privée locale subventionnée par la colonie et par l'Etat.

En ce qui concerne le montant de la subvention à allouer

à la société qui pourrait se constituer, M. l'administrateur déclare que les disponibilités de la colonie ne permettent pas de la fixer à un chiffre supérieur à 200.000 francs).

Un des membres (M. Dupont), fait remarquer que le chiffre de 200.000 francs proposé comme subvention à allouer par la colonie lui paraît être insuffisant. A titre de comparaison il indique ce qu'avait réclamé la société « Island Coal » pour fournir du charbon aux chalutiers au même prix qu'à North Sidney : Une subvention d'un dollar et demi par tonne.

Or, en se basant sur la plus forte livraison annuelle faite aux chalutiers (20.000 tonnes), il faudrait déjà envisager, pour le seul dépôt de charbon, une subvention de 450.000 francs.

D'autres membres interviennent dans la discussion.

Après un échange de vues, l'assemblée émet à l'unanimité l'avis que l'installation des tanks à mazout et à gaz-oil soit effectuée par l'Etat, et que l'alimentation en hydrocarbures soit assurée par la colonie, la gestion de l'exploitation étant confiée à la Chambre de Commerce.

En ce qui concerne la capacité des réservoirs à installer, l'assemblée demande qu'elle soit fixée à 2.000 mètres cubes pour le mazout, et à 500 mètres cubes pour le gaz-oil au lieu de 1.000 mètres cubes prévus pour chacun de ces combustibles.

d) *Installation éventuelle d'un dépôt de charbon.* — Sur cette question, la Chambre de Commerce émet à l'unanimité l'avis que les installations faites par la société « Island Coal » soient reprises par l'Etat, que les approvisionnements soient constitués par la colonie, et que la gestion de l'exploitation soit assurée par l'assemblée consulaire.

Nous terminerons l'examen de ce qui a trait à la grande pêche par ces deux questions qui sont pour elle d'une importance capitale : la vente de l'alcool et les primes localés.

e) *Restrictions à apporter à la vente de l'alcool.* — La première mesure à prendre, signale M. l'administrateur, pour encourager les armateurs métropolitains à faire ravitailler leurs bateaux à Saint-Pierre, est de combattre l'alcoolisme chez leurs marins.

Pour cela il est nécessaire de tenir la main à la stricte application du décret du 29 avril 1925, qui interdit de vendre de l'alcool titrant plus de 20° à toutes personnes qui ne présenteraient pas une carte d'achat individuelle.

La Chambre de Commerce émet à l'unanimité un avis favorable à l'application de ce règlement dont l'abandon lui paraît des plus funestes. C'est également notre avis.

Tous ceux qui s'intéressent au sort de nos îles se plaignent ou rapportent les plaintes des armateurs et des capitaines de navires, morutiers ou autres, qui ont la terreur de Saint-Pierre à cause des trop nombreuses libations auxquelles se livent leurs équipages. Il y a donc là une mesure de salubrité publique à prendre, mais pour cela, il y a également lieu de se demander si les autorités municipales ont une police suffisante.

En France, dans des cas pareils, devant la carence de l'autorité municipale, on n'a pas craint d'en arriver à l'instauration d'une police d'Etat. Tel n'est pas, nous nous empressons de le dire, le cas de la ville de Saint-Pierre. La municipalité comme tous les débitants de spiritueux, se soumettraient à la stricte application de ce règlement, si l'autorité supérieure qui dispose de la gendarmerie, voulait faire réellement appliquer le décret précité.

f) *Suppression des primes locales accordées pour le poisson de grande pêche.* — M. l'administrateur signale encore que la mission d'inspection des colonies a fait ressortir, dans un de ses rapports, que la colonie ne pourrait supporter, plus

longtemps, la charge du paiement de la prime locale au poisson débarqué des chalutiers pour être séché à Saint-Pierre.

Pour assurer le paiement de ces primes, cette année, il faudra, en effet, faire appel à la Caisse de Réserve par un prélèvement de 145.000 francs.

Cette communication du chef de la colonie fait surgir de vives protestations dans son auditoire.

La Chambre de Commerce est unanime à reconnaître que *le maintien de cette prime est une des principales mesures actuellement susceptibles de relever Saint-Pierre*. Elle permet à son commerce de vivre, et assure un travail permanent à de nombreux chômeurs.

L'assemblée demande instamment, puisque la colonie ne peut assurer le paiement de ces primes, que l'Etat veuille bien prendre cette dépense à sa charge, en accordant une surprime à tous navires pêcheurs métropolitains venant débarquer du poisson à Saint-Pierre ; c'est là une mesure de solidarité nationale qui, en l'état actuel des choses, est la seule vraiment opérante.

PETITE PÊCHE

Les questions se rattachant à la petite pêche qui ont été traitées ou tout au moins indiquées au cours de cette séance sont encore assez nombreuses. Nous ne retiendrons que trois d'entre elles parce qu'elles débordent le cadre des intérêts purement locaux.

CRÉATION DU CRÉDIT MARITIME MUTUEL ET SON UTILISATION

M. l'administrateur donne à l'assemblée lecture du projet de décret relatif à la création de cette institution dans la colonie. Nous n'examinerons pas ici ce décret dont le rédacteur

s'est inspiré de ce qui existe déjà en France en cette matière.

En vue d'utiliser cette nouvelle institution, on décide séance tenante la construction de douze doris sous les auspices de la Chambre de Commerce. Ces doris seront mis à la disposition de nouveaux pêcheurs qui désireraient en acquérir par l'intermédiaire du Crédit Maritime Mutuel.

INSTALLATION D'UN SÉCHOIR AU FRIGORIFIQUE

M. l'administrateur indique que cette installation est instamment demandée par les pêcheurs. M. l'Inspecteur des Colonies qui a étudié cette question dans un rapport a conclu qu'il était opportun de mettre un séchoir à la disposition des pêcheurs.

L'administration a donc envisagé l'utilisation de l'installation déjà existante dans les locaux du frigorifique en construisant une rampe d'accès pour faciliter les manutentions.

A propos de la gestion de ce séchoir, M. l'administrateur expose, que pour éviter que son utilisation ne soit un motif de rivalité ou d'opposition d'intérêts entre les pêcheurs et les commerçants, il lui a paru tout à fait raisonnable d'en assurer la gestion directe par l'administration.

Un membre (M. Dupont), dit qu'il est peu logique que la Chambre de Commerce qui aura la gestion du dépôt de boîtes du frigorifique et du dépôt de glace naturelle, ne soit pas également chargée de celle du séchoir, d'autant plus que cette installation sera utilisée aussi bien par les commerçants que par les pêcheurs.

Après discussion, la Chambre de Commerce émet un avis favorable à cette installation ; il est précisé que lors des opérations de séchage, la priorité sera accordée aux pêcheurs.

La Chambre de Commerce regrette, à cette occasion, que

l'état d'esprit de certains pêcheurs, dont les intérêts sont pourtant liés à ceux du commerce, ne permette pas une collaboration plus étroite entre ces deux éléments de la population.

ABROGATION DE L'ARTICLE 3 DE LA LOI DU 23 NOVEMBRE 1848
AU SUJET DU TRANSPORT DE SEL OBLIGATOIRE
SOUS PAVILLON FRANÇAIS

M. l'administrateur indique que depuis plusieurs années cette mesure a été sollicitée par les armateurs, par la Chambre de Commerce et par les pêcheurs. Depuis son arrivée dans la colonie, il a déjà, à deux reprises, attiré l'attention du département sur cette question. Elle a toujours été l'objet de l'hostilité du Département de la Marine marchande. M. l'Inspecteur des Colonies qui a examiné ce point dans un de ses rapports, a conclu à l'opportunité de l'abrogation de cette disposition législative, en raison de l'absence continue du pavillon français dans notre région.

L'assemblée commerciale formule, à l'unanimité, un avis très favorable.

M. l'administrateur précise que l'abrogation de l'article 3 de la loi du 23 novembre 1848 ne serait appliquée que lorsque les stocks de sel détenus par le commerce seraient épuisés.

NOUVEAU MODE DE PRÉPARATION DU POISSON

Après l'exposé que fait M. l'administrateur, des démarches par lui entreprises auprès de nos représentants diplomatiques ou consulaires, dans les Antilles (étrangères), en Amérique Centrale et dans l'Afrique du Sud, pour la recherche de nouveaux débouchés, on passe à l'examen de nouveaux modes de préparation du poisson. C'est ainsi que l'on discute

d'abord l'installation éventuelle *d'une usine à conserves de morues et utilisation des sous-produits*.

M. l'administrateur expose que pour remédier à la crise dont souffre la colonie et résoudre en même temps le problème du chômage de nos pêcheurs, il a envisagé de provoquer la constitution d'une société privée pour l'installation d'une usine de conserves de morues et le traitement des sous-produits.

MM. Dupont et Chartier font remarquer qu'une société de ce genre n'a aucune chance de se former à Saint-Pierre.

M. Chartier ajoute qu'il y a quelques années, il avait installé une petite usine pour la préparation de conserves de morue ; cette tentative n'ayant pas donné les résultats escomptés, il l'a abandonnée. Mais il est tout disposé à mettre à la disposition de l'administration tout le matériel dont il dispose pour cette fabrication.

M. l'administrateur remercie M. Chartier et lui répond que, le cas échéant, le matériel qu'il voudra bien prêter, sera utilisé pour des essais.

M. Dupont déclare qu'une usine pour la préparation de conserves de poisson n'est pas nécessaire pour l'utilisation de la main-d'œuvre des chômeurs, qui, si les primes aux produits de grande pêche sont accordées, serait à peine suffisante pour la manutention et le séchage du poisson.

PRÉPARATION DU HARENG FUMÉ, CAPELAN, HADDOCK ET FLÉTAN

M. l'administrateur indique que les projets relatifs à cette question vont être étudiés par le Service d'Etudes des Pêches Maritimes.

Comme nous l'avons montré, un grand nombre de questions furent débattues au cours de cette séance mémorable de

la Chambre de Commerce de Saint-Pierre du 20 février 1934. Elle le fut certes par le nombre des questions examinées et par la présence même de l'administrateur, chef de la colonie, qui était venu en personne présider la séance.

Il est certain que d'heureuses suggestions furent faites au tour de la discussion ; de bons conseils furent donnés à M. l'administrateur, et ce haut fonctionnaire a fait montre de beaucoup d'intelligence et de beaucoup de bonne volonté.

Mais les membres de la Chambre de Commerce, hommes d'affaires avisés et connaissant bien les besoins de la colonie, ne lui ont pas caché que ce programme si vaste comportait trois choses essentielles : le rétablissement de l'armement local grâce aux primes coloniales et métropolitaines, l'ouverture effective du port de Saint-Pierre aux grands chalutiers en leur facilitant son accès, et en leur fournissant avec le ravitaillement complet, des garanties de tranquillité et de bon ordre. Enfin, on a examiné dans le même esprit la possibilité d'utiliser le frigorifique en facilitant l'emploi par tous, de ce coûteux appareil.

Mais la pierre d'achoppement de tous les projets officiels de ce genre qui éclosent aux époques de crise, est leur possibilité d'exécution, faute de ressources suffisantes.

A diverses reprises, l'administrateur a indiqué à ses auditeurs que c'était là le point faible de son programme d'action. N'a-t-il pas en effet déclaré que l'Inspecteur des Colonies avait, dans un de ses rapports, déclaré que la colonie ne pouvait assumer plus longtemps le paiement de primes locales aux poissons de grande pêche, et il en prévoyait lui-même la suppression au budget de 1935.

Naturellement, on protesta contre cette mesure, et la Chambre de Commerce émit le vœu que le paiement de ces primes fut assuré par l'Etat.

Tout le monde se rendait compte dans nos îles que si le nouvel administrateur de la colonie était animé de la meilleure bonne volonté, il était désarmé par le manque de ressources.

C'est dans ces conditions que l'on fit appel aux dirigeants des entreprises d'armement et de pêche, qui avaient fait leurs preuves, pour leur demander de chercher à réaliser la rénovation des îles, avec le concours ou tout au moins l'appui moral de tous.

C'est le plan d'une grande maison d'armement, connu sous le nom de « Plan Pêchelon » que nous allons examiner.

CHAPITRE X

Le plan Pêchelon

Ce vaste programme de rénovation économique fut soumis concurremment à l'examen et à l'approbation des deux Ministères intéressés : celui des Colonies et de la Marine Marchande.

Le financement de cette vaste entreprise aurait été effectué par une société anonyme à constituer, au capital de cinquante millions de francs, portant la raison sociale : « Pêcheries et Sécheries des îles Saint-Pierre et Miquelon », et par abréviation « Pêchelon ». Le capital initial provisoire serait de 10 à 15 millions de francs. Son siège social à Saint-Pierre et Miquelon. Tout le monde pourrait y souscrire. (D'ailleurs dès que le plan fut connu, 11 millions furent immédiatement souscrits.)

Les statuts prévoyaient un conseil d'administration de cinq à quinze membres, au sein duquel seraient réservés deux postes au gouvernement qui pourrait y déléguer, s'il le désirait, deux membres représentant les Ministères des Colonies et de la Marine Marchande. Le conseil d'administration se réunirait à Paris.

Un conseil de surveillance, composé de cinq à dix membres, aurait siégé aux îles Saint-Pierre et Miquelon.

Deux commissaires aux comptes et un suppléant seraient nommés annuellement par l'assemblée générale ordinaire des

actionnaires. Ils pourraient être proposés par le gouverneur de Saint-Pierre et Miquelon au conseil d'administration de la société. Celui-ci serait obligé de les accepter et de les proposer à l'agrément de l'assemblée générale annuelle. Mais le gouverneur devrait désigner au siège social, les noms des commissaires, au moins vingt jours avant la date de l'assemblée générale.

Le concours à fournir à cette entreprise par l'Etat, reposait sur la loi du 19 avril 1932, portant encouragement à l'industrie des grandes pêches maritimes, laquelle a renouvelé les primes (plusieurs fois séculaires), et a fixé le chiffre à l'exportation à quatre-vingts francs par cent kilogrammes.

La colonie de Saint-Pierre et Miquelon, de son côté, aurait ajouté sa prime locale pour les morues pêchées par les bateaux armés dans la colonie, et dont les produits seraient préparés sur place et expédiés directement dans les colonies françaises ou à l'étranger.

Il en serait résulté que :

1° La métropole garantirait à la société « Pêcheries et Sécheries des îles Saint-Pierre et Miquelon », par abréviation : « Pêchelon », pendant une période de quinze ans, le paiement des primes suivantes :

60 fr. les 100 kg. pour le grand poisson ;

50 fr. les 100 kg. pour le moyen poisson ;

40 fr. les 100 kg. pour le petit poisson ;

2° La métropole accorderait, pour une période de quinze ans, à ladite société, pour ses équipages et ses frais supplémentaires d'armement, une prime spéciale de cinquante francs par 100 kilos de morue et faux poissons débarqués à Saint-Pierre et Miquelon, y compris le flétan.

Nous venons de résumer succinctement le plan financier de l'animateur de ce projet¹ ; examinons son plan technique.

L'ancien armement colonial, les 220 goëlettes saint-pierraises qui ont disparu, auraient été avantageusement remplacées par un armement moderne de chalutiers à vapeur et à moteur.

Dès la première année, un ou deux vapeurs de pêche pourraient être mis en service ; la deuxième année, six ; la troisième année, dix ; la quatrième, seize ; la cinquième, vingt-deux, et la sixième, vingt-cinq ou davantage, suivant l'importance de la consommation de nos produits qui ne fera qu'augmenter chaque année à l'étranger et dans nos colonies.

Ces vingt-cinq chalutiers d'un tonnage moyen, seraient montés par sept cent cinquante hommes d'équipage et pêcheraient, bon an mal an, environ 250.000 quintaux de morue.

Ces équipages, presque entièrement composés de Bretons, Basques et Normands, devraient avoir, comme auxiliaires dans la colonie, de jeunes Bretons de 14 à 18 ans, qui, à Saint-Pierre et Miquelon, seraient chargés de la réception et de la préparation des morues, comme cela se pratiquait autrefois. Ces jeunes gens étaient désignés, jadis, sous le nom de « graviers ».

Les cales et quais, cales de halage et slips, forge, ateliers de réparations, boulangeries et boucheries, entrepôts pour les sels, les charbons et pour les approvisionnements généraux, etc., etc. seraient tous utilisés.

Les entrepôts frigorifiques du gouvernement pourraient avoir leur emploi après transformations en compartiments :

Compartiment a. — Chambres frigorifiques modernes pour frigorifier et conserver 250 tonnes de hareng et d'encor-

¹ C'était le Président de la société *La Morue française*.

net. Cette appât constitue la principale boëtte pour les pêcheurs à la ligne.

Compartiment b. — Dépôt de morues vertes.

Compartiment c. — Dépôt de sel.

Compartiment d. — Sécherie à vapeur mécaniques, par tunnels (2 à 4 tunnels).

Compartiment e. — Ateliers de tonnellerie et de charpente pour pouvoir préparer sur place caisses et boucauts nécessaires à l'expédition directe des produits emmagasinés dans le bâtiment.

Il conviendrait, aussi, de construire des tanks à gas-oil.

1° Un réservoir, d'environ 2.000 tonnes, non loin de l'emplacement du frigorifique actuel ;

2° Un tank d'environ 1.000 tonnes, dans le Barachois de Saint-Pierre.

L'outillage serait, ainsi, suffisant et complet, pour assurer l'avenir de la pêche aux îles Saint-Pierre et Miquelon.

Ce programme d'une si vaste envergure fut examiné avec une grande bienveillance par le service technique du Ministère des Colonies. C'est du Ministère de la Marine Marchande auquel il avait été également soumis, que vinrent les objections que nous devons reproduire ici.

La première objection portait sur la durée de la garantie du paiement des primes, que la métropole devait assurer pendant quinze ans à la société à constituer. M. le Ministre de la Marine Marchande faisait observer que l'Etat ne pourrait garantir à la société projetée le paiement pendant quinze ans des primes instituées par la loi du 12 avril 1932, car cette loi n'a accordé ces encouragements à la grande pêche que pour une période de neuf années qui doit prendre fin le 31 décembre 1940.

Sur la demande d'une prime spéciale de cinquante francs

à payer par cent kilos de morues et faux poissons débarqués à Saint-Pierre, le même Ministre répondit encore que l'Etat ne pourrait davantage s'engager à payer pendant quinze ans la prime spéciale mentionnée ci-dessus. Le vote d'une loi serait, en effet, nécessaire pour l'octroi de cette prime, et il lui paraissait évident qu'en l'état actuel de la situation financière ce vote ne pourrait être acquis.

Pour ces raisons, M. le Ministre de la Marine Marchande déclara qu'il ne pouvait prendre en considération les propositions qui lui avaient été soumises.

L'auteur de ce projet se rendit parfaitement compte que la prime spéciale sollicitée pour l'armement local de chalutiers à Saint-Pierre et Miquelon, ne serait certainement pas votée par les Chambres, la situation financière étant peu brillante. Il était donc inutile d'insister sur ce point.

Le plan « Pêchelon » fut présenté à nouveau au Ministère des Colonies en tenant compte de ces indications.

Le concours sollicité de l'Etat prendrait la forme d'une garantie d'intérêts, telle qu'on l'a déjà vue fonctionner en France pour les Chemins de Fer et diverses autres entreprises. L'Etat garantirait un intérêt de six pour cent au capital. Le Ministère des Colonies ne donna pas non plus suite à cette nouvelle proposition.

CHAPITRE XI

Voyage de M. le Président Flandin et la Conférence Economique Coloniale

Au mois d'août 1934, à l'occasion du quatrième centenaire du Canada par Jacques Cartier, de grandes fêtes furent organisées à Montréal et dans d'autres villes, où furent conviés des représentants de la France.

Nous n'avons pas à rappeler ici la grande part prise par la France dans les fêtes mémorables qui furent données en la circonstance.

La délégation officielle française et tous nos compatriotes qui y étaient invités, avaient pris passage à bord du paquebot *Champlain* dont l'itinéraire comportait un arrêt d'un jour à Saint-Pierre.

De longs mois à l'avance les autorités et la population saint-pierraise s'affairaient à l'occasion de cette visite qui allait s'inscrire en première place dans les annales de nos îles.

C'était la seconde fois qu'un Ministre en exercice allait leur faire le grand honneur de les visiter.

M. Albert Sarraut, Ministre des Colonies, avait visité Saint-Pierre. Tout le monde avait conservé le meilleur souvenir de ce fils du Midi qui avait allègrement supporté les brumes et les frimas de ces terres françaises, les plus septentrionales qui soient au monde.

Ce ministre, qui avait pu voir le pays et entendre les doléances de ses habitants, en avait conservé un souvenir ému qu'il n'a pas manqué de traduire depuis, par la bienveillance qu'il n'a cessé de témoigner pour tout ce qui touche Saint-Pierre et Miquelon.

Nous allons retracer brièvement ce que fut la visite de M. le Président Flandin, grâce à la presse locale (en réalité, il n'y a qu'une publication qui paraît : *Le Foyer Paroissial*) :

Le *Champlain* fit escale à Saint-Pierre le 23 août, mais malheureusement le mauvais temps empêcha les passagers de descendre ; seules quelques personnalités, parmi lesquelles M. Gasnier-Duparc, sénateur, maire de Saint-Malo, et M. Canguardel, Directeur général de la Compagnie Transatlantique, purent, avec le Président Flandin, gagner la terre dans une vedette du bord.

Le maire de Saint-Pierre et l'administrateur de la Colonie exposèrent la situation de l'île dans leurs discours de réception. Le chef de la Délégation française promit qu'il interviendrait auprès du Gouvernement, en faveur de notre plus vieille Colonie.

Quand il eut fini de visiter Saint-Pierre, notre premier Ministre regagna le *Champlain*, après que le maire lui eut remis, de la part des Corps Elus, une supplique que nous croyons intéressant de reproduire *in-extenso* :

« A Son Excellence M. Flandin,
» Ministre des Travaux Publics de France
à bord du « Champlain »

» MONSIEUR LE MINISTRE,

» Au moment où déléguée par le Gouvernement de la République française, aux fêtes du quatrième centenaire de la

découverte du Canada, votre Excellence prend pied sur ces rochers, seul point de l'Atlantique Nord où flotte encore le drapeau tricolore, il nous est apparu comme un devoir de vous présenter, avec le très respectueux salut de la population, dont nous sommes les mandataires élus, un exposé sommaire de la situation précaire de notre Colonie.

» Nous espérons qu'il nous sera permis d'exprimer de vive voix à votre Excellence les souhaits de bienvenue et les vœux d'heureux voyage de la population des îles, mais, les heures d'escale du *Champlain* étant réduites au minimum, vos instants seront comptés, et c'est pourquoi, nous sollicitons très respectueusement l'autorisation de vous soumettre par écrit, en vous priant de les exposer à M. le Ministre des Colonies et à votre Gouvernement, les conditions particulièrement pénibles dans lesquelles se trouve actuellement notre petit pays.

» Le contraste sera grand, M. le Ministre, entre ces rochers arides, cette rade et ce port vides, et le beau pays plein d'activité, qui va vous recevoir, et vous n'échapperez pas, sans aucun doute, aux sentiments de regret qu'éprouve tout Français qui compare ce qui reste à ce qui a été perdu volontairement.

» L'histoire de nos îles s'exprime en peu de mots. Lutttes incessantes avec l'Anglais, pertes et reprises nombreuses, avec, après chaque victoire anglaise, la déportation des habitants et la destruction systématique des installations.

» Un siècle s'est écoulé depuis la réoccupation définitive, pendant lequel, notre petit archipel a tenu, tant bien que mal, avec des alternatives de prospérité et de misère.

» De par sa situation géographique, c'est de la pêche seule que ce groupe pouvait exister, et c'est vers cette indus-

trie qu'ont convergé, à la fois, les efforts de l'Etat et ceux des habitants.

» Un armement local de grande pêche s'est créé, il a grandi par étapes au prix d'efforts continuels, pour atteindre, à son apogée, un nombre très respectable d'unités, et donner, à la Colonie, des moyens d'existence modestes mais assurés.

» Des naufrages meurtriers, des mauvaises campagnes successives, la jalousie de nos voisins de Terre-Neuve, ont ruiné, en quelques années, cet armement prospère. Il n'en reste pas une seule unité.

» La loi américaine de prohibition des spiritueux est venue, au moment où se terminait la ruine de notre armement de grande pêche, ouvrir une ère de prospérité, plus apparente que réelle, dont il ne reste aujourd'hui rien, sinon, dans la caisse du Trésor, quelques millions qui se volatilisent sans profit pour l'avenir, et des charges très lourdes dont il nous est impossible de nous libérer.

» On a englouti, dans le port de Saint-Pierre, contre le vœu des élus de la population, des sommes importantes, dans le but de faciliter les opérations des chalutiers métropolitains, et, au moment même où l'on gaspillait ainsi des réserves précieuses, cet armement métropolitain évoluait vers de très grosses unités, avec le but avoué de supprimer toutes escales à Saint-Pierre.

» C'est aujourd'hui chose faite, et si, quelques rares bateaux fréquentent encore notre port, ce n'est que pour cause de maladie, accident, avarie, ou pour des opérations de transbordement sans profit pour la Colonie.

» C'est donc, non seulement la disparition totale de l'armement local de la grande pêche, mais l'abandon du port de Saint-Pierre comme base d'opération de l'armement métropolitain de pêche à Terre-Neuve. Or, sans cet argument, la Colo-

nie ne peut vivre. Les pêcheurs côtiers ou petits pêcheurs pourront peut-être végéter, les ouvriers spécialistes, les manœuvres, les commerçants sont voués à l'exode ou à la misère.

» Cette situation a déjà été portée à la connaissance du Gouvernement de la République.

» A la suite d'incidents entre la population et le chef de la Colonie, une inspection spéciale a été ordonnée. Au cours de cette inspection, minutieusement faite, toutes les questions intéressant l'avenir de la Colonie ont été étudiées, mais, sauf la réforme du Conseil d'Administration qui donne enfin aux élus de la population une situation un peu plus digne, les améliorations proposées ne sont pas encore adoptées.

» Dans la mesure de ses moyens, la Colonie a favorisé la pêche côtière par divers avantages et notamment par l'octroi d'une prime spéciale de séchage du poisson, mais, faute de crédits, cette surprime va disparaître.

» Un projet de décret a été établi, pour l'extension, à Saint-Pierre et Miquelon, de la loi instituant le Crédit Maritime à long terme ; la réponse n'est pas encore parvenue à la Colonie.

» Des démarches ont été tentées dans le but d'obtenir une aide spéciale du Gouvernement de la Métropole à un armement local de grande pêche, à titre de dédommagement des frais supplémentaires afférents au transport des équipages France-Saint-Pierre et vice versa ; elles ont abouti à une réponse négative.

» Telle est, M. le Ministre, brièvement résumée, la situation réelle.

» Pour faire revivre Saint-Pierre il suffirait d'une aide effective à la création d'un armement local de grande pêche, ou faire de notre port une base de préparation d'une partie des

produits de la flotte métropolitaine. L'octroi d'une surprime spéciale, instamment demandée par la Colonie, aux produits de grande pêche ainsi débarqués, et séchés à Saint-Pierre, ramènerait automatiquement le travail et la prospérité. Cette surprime ne grèverait en rien les charges de l'Etat pour les primes à la morue. La prime de quatre-vingts francs par cent kilos, allouée aux morues métropolitaines de grande pêche, se paie sur le « vert », elle équivaut aux cent vingt francs qui seraient payés à Saint-Pierre sur les cent kilos « secs », la perte de poids par les opérations de séchage étant d'environ 33 %.

» Si des mesures ne sont prises à bref délai dans ce sens, c'est l'exode de tous ceux qui peuvent encore partir ; c'est la misère pour les autres. C'est la ruine définitive de la Colonie, le retour à 1816, avec en moins, l'espoir dans l'avenir.

» On a déjà, au reste, officiellement parlé du Maroc. Les habitants désireux d'y émigrer ont été invités à s'inscrire au Gouvernement de Saint-Pierre, et ceci se passe de commentaires.

» Par attachement profond à notre petit pays et à la Mère Patrie, et aussi par dignité en face de ceux qui nous entourent, nous adressons, très respectueusement, au Gouvernement de la République, une dernière supplique, pour qu'il ordonne que ce pays vive, afin que n'aient pas été vains les sacrifices consentis par la France, aussi bien que l'effort, soutenu à travers plus d'un siècle, par cette population purement française, dont l'un des membres éminents du Gouvernement actuel, M. le Ministre Albert Sarraut, disait à son passage dans nos îles, comme Ministre des Colonies, qu'il « est une belle leçon de ténacité et d'énergie, de vaillance » et de courage ».

» Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre très profond respect.

» Saint-Pierre, le 28 août 1934¹. »

Le beau paquebot a disparu dans la brume. Que restera-t-il de ces belles manifestations ?

Certes, cette « supplique » est, sous une forme très concise, le plus fidèle exposé que nous ayons rencontré de la situation actuelle de nos îles.

A côté d'opérations à long terme comme l'institution du Crédit Maritime Mutuel, d'autres mesures d'une extrême urgence s'imposent, telle : le paiement, à la place de la Colonie défaillante, d'une prime spéciale de séchage de la morue. C'était là une mesure immédiate à prendre qui aurait donné du travail aux chômeurs.

Cette surprime pour le séchage figure parmi les questions soumises à la Conférence Economique Coloniale dont il nous reste à parler.

Conférence Economique Coloniale

Lors de son passage au Ministère des Colonies, M. Laval avait décidé de procéder à une grande consultation de tous les représentants qualifiés des intérêts économiques de toutes nos possessions coloniales. Cette future conférence fut même baptisée « Conférence Impériale ».

Bien que la saison fut peu propice à un pareil dévelop-

¹ Ont signé cette supplique :

Le Président de la Chambre de Commerce de Saint-Pierre ;

Le Maire de Saint-Pierre ;

Les Membres élus du Conseil d'Administration.

pement, cette Conférence s'est ouverte en novembre dernier et elle n'a pas encore achevé ses travaux.

Des discussions fort intéressantes ont été engagées, de nombreux vœux ont été émis, qu'en sortira-t-il de réalisable ? Pour nos îles, quatre questions capitales que nous connaissons déjà pour les avoir rencontrées, furent inscrites à l'ordre du jour de la Conférence :

- 1° Application du Crédit Maritime ;
- 2° Autorisation d'importer des rhums étrangers ;
- 3° Abrogation de l'article 3 de la loi de 1848 sur le transport du sel ;
- 4° Surprime au poisson séché dans la Colonie.

1° *Application du Crédit Maritime Mutuel.* — C'est, avant tout, une question de ressources à trouver pour le développement de cette institution dans nos îles. Nous ne la mentionnerons ici que pour mémoire ;

2° *Autorisation d'importer les rhums étrangers.* — Les rhums dont il s'agit sont ceux de « Démérara » (Guyane anglaise). Nous avons rencontré l'étude de cette question lors de l'examen, auquel la Chambre de Commerce de Saint-Pierre s'est livrée, des diverses propositions qui lui étaient soumises pour avis.

Cette question est fort délicate : elle met en cause nos colonies françaises des Antilles : la Guadeloupe et la Martinique. Elles sont désireuses d'exporter l'excédent de leurs rhums contingentés admis en France en franchise ; elles feront de l'opposition à l'adoption de cette mesure.

Quoi qu'il en soit, cette importation de rhums étrangers n'est pas une mesure de toute première urgence, passons ;

3° *Abrogation de l'article 3 de la loi de 1848 sur le transport du sel.* — Cette question que nous avons déjà rencon-

trée et qui a figuré en bonne place dans les discussions de la Conférence Economique n'est pas d'une solution facile.

Au fond, cette proposition ne paraît pas être d'une nécessité vitale pour la Colonie — de plus, n'oublions pas que cette loi sauvegarde les intérêts de l'armement français ; elle est évidemment quelquefois gênante pour le ravitaillement de Saint-Pierre. Pour y remédier, il suffirait d'accorder une dérogation pour chaque cas particulier et ainsi l'on éviterait de léser notre armement ;

4° *Surprime au poisson séché dans la Colonie.* — L'adoption d'une telle mesure soulève encore une question de concurrence faite aux pêcheurs de Saint-Malo et d'ailleurs. C'est le gros argument que nous avons rencontré, émanant de l'Administration, dans les débats auxquels nous nous référons.

Ici, encore, la même aide de l'Etat pourrait être obtenue, par un moyen détourné, sous forme de subvention, comme celles dont bénéficient d'autres Colonies : Nouvelle-Calédonie 4 millions, Guyane 5 millions, Nouvelles-Hébrides plus de 6 millions.

En fait, les charges de l'Etat ne s'en trouveraient pas accrues puisque le poisson préparé à Saint-Pierre perd un tiers de son poids au séchage. Si cette prime spéciale avait pu être allouée cette année aux morues de grande pêche, il est plus que probable que les 30 à 35.000 quintaux importés à ce jour auraient été séchés sur place assurant du travail, pendant une grande partie de l'été, à nombre de chômeurs, aux femmes et aux enfants ; d'autre part, comme d'autres versements, dans la Colonie, auraient été certainement effectués par les chalutiers jusqu'à la fin de la campagne de pêche, l'Administration n'aurait plus eu le souci des misères à soulager comme elle sera encore contrainte de le faire cet hiver.

Signalons qu'une subvention de 3 millions de francs

représente la prime allouée pour 150.000 quintaux de morue dont la préparation nécessiterait l'emploi de plus de 300 personnes pendant toute l'année, indépendamment du profit qu'en tireraient l'industrie, le commerce ainsi que le Trésor.

A la Conférence Economique Coloniale (janvier 1935), ces différentes questions ont été exposées à une Commission des Pêches, présidée par M. Bourdon, Directeur de l'Ecole Coloniale. Cette Commission vient de décider, après les avoir adoptés, de transmettre au Ministre des Colonies, les trois vœux suivants :

1. Surprime pour le poisson séché dans la Colonie ;
2. Abrogation de la loi de 1848 sur le transport du sel ;
3. Application de la loi Tasso (aide à l'armement libre) à la Colonie.

CONCLUSION

En voulant exposer l'évolution économique des îles Saint-Pierre et Miquelon depuis leur première occupation par les Français jusqu'à nos jours, nous avons, du même coup, retracé toute leur histoire, politique, économique et sociale.

Que nous enseigne leur histoire ? Depuis l'époque lointaine où les premières caravelles du xv^e siècle sillonnaient ces mers froides, quel chemin parcouru, jusqu'à nos grands chalutiers modernes de plus de mille tonnes ? Mais sont-ils plus heureux les hommes qui vivent sur ces rochers que sont ces îles perdues dans les brumes et les frimas de l'Atlantique Nord ?

Non, certes, à lire la « supplique » présentée au Ministre, au chef de la délégation officielle française qui se rendait aux fêtes du quadri-centenaire de la découverte du Canada, à M. Flandin, l'actuel Président du Conseil français.

Cette requête du maire et de tous les corps élus, Chambre de Commerce comprise, n'a rien cédé du mal qui ronge leurs administrés. C'est une grande misère à laquelle aucun remède efficace n'a pu encore être apporté par l'Administration.

Cependant, aux dernières nouvelles, on signale le palliatif suivant à cette triste situation : un registre officiel ouvert à l'Hôtel du Gouvernement à Saint-Pierre pour recevoir les inscriptions des habitants désireux d'aller se fixer au Maroc et y recevoir une concession.

Ainsi donc, en pleine paix, à la suite d'une guerre victorieuse, notre population des îles est conviée à un nouvel exode.

C'est en perspective un nouveau « dérangement » comme on le disait encore au XVIII^e siècle.

Pierre Loti a décrit les tribulations de Jean d'Islande. Quel écrivain moderne refera, cette fois, sous le ciel brûlant d'Afrique, l'Évangéline dont Longfellow a chanté la lamentation dans le monde entier.

L'Histoire serait-elle donc toujours un éternel recommencement ? Ces descendants des premiers habitants de pure race française de nos îles, Français de la même souche que les Canadiens et les Acadiens dont les pères ont émigré trois ou quatre fois au cours de l'histoire, devront-ils s'expatrier pour ne pas mourir de faim et de froid ?

Sont-ils condamnés à cet affreux dilemme : l'émigration ou la mort ?

Ceci est le côté saint-pierrais. Si nous nous tournons du côté de la Métropole, l'alternative qui se pose est simple : la France représentée par son Parlement et son Gouvernement, veut-elle conserver les îles Saint-Pierre et Miquelon ?

Pour cela est-elle disposée à venir en aide à cette population d'une si grande énergie et d'une si rare ténacité ?

Dans l'affirmative, les mesures à prendre qui, à suivre les débats des assemblées compétentes, paraissent assez nombreuses, ne le sont pas du tout. Elles se ramènent à l'application de deux mesures essentielles qui doivent être des idées-force, autour desquelles doivent se cristalliser toutes les énergies, toutes les bonnes volontés, même administratives : le rétablissement, par des primes appropriées, de l'armement local colonial réalisé par des chalutiers moyens, et, enfin, l'organisation du port de Saint-Pierre comme base de ravitail-

lement et centre de réparation pour les chalutiers de grande pêche, même du plus fort tonnage.

Mais, pas de solution de paresse ! que l'on ne se dise pas : inutile de faire de si grands frais !

Les ports canadiens de Sydney et de Halifax sont trop heureux de ravitailler nos chalutiers en charbon, sel, etc.

Que l'on se rappelle le « Hazen-Bill » de ces mêmes Canadiens, de la même famille spirituelle que le « Baït-Bill » des Terre-Neuviens.

Ce que nous venons de dire pour la création d'une base de ravitaillement, s'appliquera *mutatis mutandis* aux primes locales à allouer aux pêcheurs.

Pas de demi-mesures, pas d'allocations insuffisantes pour attirer nos armateurs et pêcheurs métropolitains à Saint-Pierre, ou pour permettre aux Saint-Pierrais eux-mêmes de recréer un armement local pour la grande pêche.

Les Français n'en profiteraient pas : mais des étrangers, camouflés en Canadiens, ou associés aux Terre-Neuviens, chercheraient à se les faire donner en arborant le faux nez de Sociétés Anonymes françaises.

Nous verrions au xx^e siècle se reproduire l'incident des Terre-Neuviens de Plaisance et du « French Shore ». Appelés par nos pêcheurs pour garder leurs installations sur la côte pendant leur absence, les Anglais s'y installèrent à leur tour pour leur propre compte, et finirent par en chasser nos nationaux. Prenons garde que des entreprises étrangères, grimées en sociétés françaises, ne s'installent aux îles et ne supplantent définitivement les derniers armateurs, et même les petits pêcheurs saint-pierrais qui voudraient y vivre et y travailler à l'ombre de notre drapeau.

Que nos pouvoirs publics, que les Français de la Métropole ne se bornent pas à dire et répéter sans cesse, sans rien

faire d'ailleurs : « Conservons ce dernier lambeau, ce suprême vestige de notre Empire colonial américain. » Nos compatriotes de là-bas, Français comme nous-mêmes, ont depuis trop longtemps les oreilles rabattues de ces phrases creuses.

Le moindre « grain de mil », quand ce ne serait que du sel à bon marché, ferait beaucoup mieux leur affaire, et nos affaires à tous, Français des deux côtés de l'Océan.

Vu, le Président de la Thèse :

JOSEPH-BARTHELEMY.

Vu, le Doyen :

ALLIX.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur

de l'Académie de Paris :

S. CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

I. — Documents officiels et rapports

Journal Officiel de la République Française.

Journal Officiel des Iles Saint-Pierre et Miquelon.

Circulaires annuelles du Comité des Armateurs de France.

Procès-verbaux de la Chambre de Commerce de Saint-Pierre.

Rapport sur le fonctionnement de l'Office scientifique et technique des Pêches pendant l'année 1923 et l'année 1924 (trois cartes), par L. JOUBIN.

Rapport sur le fonctionnement de l'Office scientifique et technique des Pêches, année, 1925, par Ed. LE DANOIS.

Rapport sur le fonctionnement de l'Office scientifique et technique des Pêches, pendant l'année 1926, en exécution des conventions internationales.

Rapport préliminaire de la campagne 1927 sur les bancs de Terre-Neuve, par le commandant BEAUGÉ, chargé de mission par l'Office scientifique et technique des pêches maritimes.

Rapport préliminaire de mission, par le commandant BEAUGÉ, saison 1929.

II. — Ouvrages spéciaux, monographies

BRONKHORST (M.), *La pêche à la morue*, Paris, 1927.

BELLET (A.), *La grande pêche à la morue à Terre-Neuve, depuis la découverte du Nouveau-Monde par les Basques*, 1901.

CORNUDET (Xavier), *Un machinisme considéré spécialement dans ses applications à l'industrie de la pêche*, 1909.

DEMARTRES (Pierre), *Les Terre-Neuvas*, Paris, 1900.

HAUTEFEUILLE, *Code de la pêche maritime*, introduction.

HERUBEL, *La pêche à la morue à travers les siècles*.

— *La grande pêche de Terre-Neuve en 1920* (B. O. E. M., 1921).

Iles Saint-Pierre et Miquelon, 1826-1926. Un Centenaire d'Apostolat, Saint-Pierre, 1928.

KERZOUCEF (J.), *La pêche maritime*, 1917.

LE DANOIS (Ed.), *Les conditions de la pêche à la morue sur le banc de Terre-Neuve*.

- *Travaux de l'Office des Pêches maritimes depuis son origine.*
 LEGASSE (Louis), *Notice sur les Iles Saint-Pierre et Miquelon*, Paris, 1900.
 LETOUZÉ, *L'industrie française de la pêche à la morue.*
 MAC ORLAN (Pierre), *Les pirates de l'Avenue du Rhum*, Paris, 1925.
 MOREUX (R.), *La pêche maritime.*
 PENFENTENYO (H. DE), *L'industrie morutière*, 1924.
 RALLIER DU BATY (R.) et HABERT (J.) : 1° *La Pêche sur le banc de Terre-Neuve et autour des Iles Saint-Pierre et Miquelon* ; 2° *Recherches océanographiques effectuées par l'avis Ville-d'Ys autour de l'Islande et sur le banc de Terre-Neuve.*
 RÊVOIL, *La pêche dans l'Amérique du Nord.*
 ROUZIER (Paul DE), *Les grandes industries modernes.*
 SAUVAGE, *La grande pêche maritime*, Paris, 1883.
 SCHLASTER (H.), *La grande pêche maritime.*

III. — Périodiques

- Bulletin de la Société des Œuvres de Mer.*
Bulletin de l'Enseignement technique professionnel, janvier-mars 1902.
Fantasio (juillet 1933).
Le Foyer paroissial (revue mensuelle), à Saint-Pierre.
La Pêche française (revue).

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos	1
Introduction	3
Aperçu historique	7

Première partie. — DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

CHAPITRE I. — Mise en valeur des îles Saint-Pierre et Miquelon	31
CHAPITRE II. — L'industrie de la pêche à la morue	44
§ 1. La pêche à la côte	45
§ 2. La pêche errante	49
§ 3. Les encouragements (primes à la pêche)	53
CHAPITRE III. — Prospérité des îles	56
1° La pêche sur les bancs	59
2° La pêche côtière	64
Issues de morue	66
Industries diverses	67
Industries à créer	69
CHAPITRE IV. — Le « French Shore » et l'économie saint-pierraise	72
§ 1. L'utilisation du « French Shore » pour les pêcheurs saint-pierrais	72
§ 2. Conséquences économiques pour nos îles de l'abandon du « French Shore »	75

Deuxième partie. — DÉCADENCE ÉCONOMIQUE

CHAPITRE V. — Ruine de l'armement local	85
CHAPITRE VI. — La politique économique de l'administration	99
CHAPITRE VII. — La prohibition américaine et le commerce des alcools	112
§ 1. Ouverture des îles Saint-Pierre et Miquelon au commerce des alcools	113
§ 2. La piraterie du <i>Mulhouse</i>	117

Troisième partie. — EXTENSION DE LA CRISE.

LES REMÈDES ENVISAGÉS

CHAPITRE VIII. — Troubles aux îles	137
CHAPITRE IX. — Le rapport Mérat	146
Grande pêche	148
Petite pêche	153
Création du crédit maritime mutuel et son utilisation . . .	153
Installation d'un séchoir au frigorifique	154
Abrogation de l'article 3 de la loi du 23 novembre 1848 . . .	155
Nouveau mode de préparation du poisson	155
Préparation du hareng fumé, capelan, haddock et flétan . .	156
CHAPITRE X. — Le plan Pêchelon	159
CHAPITRE XI. — Voyage de M. le Président Flandin et la Confé-	
rence économique coloniale	164
Conclusion	175
Bibliographie	179
Table des matières	181

Imp. G. Thone
Liège (Belgique)